

UNIVERSIDADE DE LISBOA

FACULDADE DE LETRAS



**O tradutor técnico no mundo da aviação:
Será esta uma profissão em extinção?**

Nicole Ariana Pereira

Dissertação Orientada pela Prof^ª Doutora Guilhermina Jorge,
especialmente elaborada para a obtenção do grau de Mestre em Tradução.

2022

AGRADECIMENTOS

Aos meus avós, que foram os meus pais e que tornaram tudo possível.

À minha família, por me ensinar a sonhar e a nunca desistir.

Ao meu namorado, o meu maior apoio emocional.

Aos meus colegas, que me ajudaram sempre.

Aos meus amigos, pela força que me deram.

À minha orientadora, pelo seu olhar atento.

Aos participantes do estudo.

Aos profissionais de aviação, por trabalharem incansavelmente no bem-estar e na segurança de todos.

RESUMO

Esta dissertação visa analisar a importância que um tradutor técnico de aviação tem dentro do meio, visto ser uma área cada vez mais dependente do inglês para efeitos de segurança. O objetivo geral desta pesquisa é compreender se o trabalho de um tradutor técnico de aviação se encontra em extinção, ou seja, se é uma área cuja procura esteja cada vez mais em decréscimo.

O primeiro capítulo visa explicitar o conceito de tradução técnica e caracterizar o trabalho de um tradutor técnico, analisando também a sua formação com a ajuda da Universidade. O segundo capítulo apresenta o foco da dissertação, a tradução técnica de aviação, começando por introduzir a *língua dos céus* e passando então a explicitar as maiores dificuldades com que um tradutor técnico de aviação se depara. Foi também feito um questionário a profissionais da área, para compreender a importância do tradutor técnico na aviação. Por fim, o terceiro capítulo, o mais breve dos três, explicita o que é a Terminologia e os termos técnicos.

Palavras-chave:

Tradução técnica; aviação; tradução técnica de aviação; terminologia; tradutor técnico.

ABSTRACT

This dissertation aims to analyze the importance of a technical translator in the field of aviation, given the fact that it's increasingly dependent on English due to safety. The purpose of this research serves to understand if the work of a technical translator of aviation is growing extinct, meaning, if it's an area in which the demand is decreasing.

The first chapter seeks to explain the concept of technical translation and to characterize the work of a technical translator, while also analyzing how exactly the Academy helps with the training of a translator. The second chapter presents the main focus of this dissertation – technical translation of aviation – starting by introducing the language of the skies and proceeding to explain the major difficulties faced by a technical translation in this field. A questionnaire aimed to analyze the opinions of aviation professionals was also conducted, in order to understand the importance of a technical translator of aviation. Finally, the third chapter, also the shortest of the three, explains exactly what Terminology and technical terms are.

Keywords:

Technical translation; aviation; technical translation of aviation; terminology; technical translator.

ÍNDICE

Introdução	9
Capítulo 1: Tradução Técnica	13
1.1 O que é tradução técnica	13
1.2 O trabalho de um tradutor técnico	17
1.3 Como se forma um tradutor técnico	23
Capítulo 2: Tradução Técnica de Aviação	36
2.1 A língua dos céus	36
2.2 Principais problemas de um tradutor	37
2.2.1 Formação	38
2.2.2 Terminologia e termos técnicos	40
2.2.3 Glossários.....	45
2.3 A importância de um tradutor técnico de aviação – estudo	58
2.3.1 Método	58
2.3.2 Análise dos resultados	58
2.3.3 Considerações finais sobre o estudo	79
Capítulo 3: Terminologia	81
3.1 O que é a Terminologia	81
3.2 Termos Técnicos	84
Conclusão	88
Bibliografia	92
Sitografia	95
ANEXO.....	97

INDÍCE DE FIGURAS

Figura 1 – Processo de tradução técnica de acordo com Schubert	18
Figura 2 – Universidades que dispõem de licenciaturas em tradução	25
Figura 3 – Plano de estudos da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa	26
Figura 4 – Plano de estudos da Universidade de Aveiro	27
Figura 5 – Plano de estudos da Universidade Nova de Lisboa	28
Figura 6 – Plano de estudos da Universidade Nova de Lisboa.....	29
Figura 7 – Plano de estudos da Universidade do Porto	31
Figura 8 – Diretiva N°89-49 CEE do Conselho de 21 de dezembro de 1988.....	32
Figura 9 – Causas de falhas de comunicação entre controlador-piloto	41
Figura 10 – Tradução da sigla ICAO.....	47
Figura 11 – Página principal do glossário inglês/português da ANACPédia	48
Figura 12 – Exemplos em que a tradução difere no número de palavras	52
Figura 13 – Aviso do GPIAAF (2016) relativo a discrepâncias entre línguas	73
Figura 14 – Aviso do GPIAAF (2019) relativo a discrepâncias entre línguas	73
Figura 15 – Exemplo da definição de termos.....	85

INDÍCE DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Dados relativos à terceira pergunta do estudo.....	59
Gráfico 2 – Dados relativos à décima pergunta do estudo.....	63
Gráfico 3 – Dados relativos à sexta pergunta do estudo	64
Gráfico 4 – Dados relativos à décima-primeira pergunta do estudo.....	74
Gráfico 5 – Dados relativos à décima-terceira pergunta do estudo	78

INDÍCE DE TABELAS

Tabela 1 – Síntese das perspetivas relativamente à tradução técnica.....	16
Tabela 2 – As três classes de tradutor, de acordo com Pym.....	22
Tabela 3 – Diferenças entre os planos de estudo das licenciaturas em Portugal	30
Tabela 4 – Diferenças entre entidades de aviação	42
Tabela 5 – Siglas, abreviaturas e acrónimos retirados do glossário da ANAC.....	46
Tabela 6 – Diferenças entre a ANAC de Portugal e a ANACPédia do Brasil	49
Tabela 7 – Termos presentes apenas no glossário ANAC (PT)	53
Tabela 8 – Semelhanças entre a ANAC de Portugal e a ANACPédia do Brasil	54
Tabela 9 – Termos presentes apenas no glossário da ANAC (BR)	55
Tabela 10 – Respostas relativas à quinta pergunta do estudo	60
Tabela 11 – Respostas relativas à sétima pergunta do estudo	65
Tabela 12 – Respostas relativas à oitava pergunta do estudo	69
Tabela 13 – Respostas relativas à nona pergunta do estudo	71

ÍNDICE DE ACRÓNIMOS E ABREVIATURAS

ANAC – Autoridade Nacional de Aviação Civil

ATCO- Controlador de Tráfego Aéreo

FLUL – Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa

GPIAAF – Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários

LC – Língua de Chegada

LP – Língua de Partida

OACI – Organização da Aviação Civil Internacional

PT-BR – Português do Brasil

PT-PT – Português de Portugal (português europeu)

TC – Texto de Chegada

TCT – Teoria Comunicativa da Terminologia

TGT – Teoria Geral da Terminologia

TL – Tradução Literária

TP – Texto de Partida

TT – Tradução Técnica

UA – Universidade de Aveiro

UNL – Universidade Nova de Lisboa

UP – Universidade do Porto

INTRODUÇÃO

A tradução técnica é, cada vez mais, uma área muito rigorosa e que requer um vasto conhecimento terminológico da parte dos tradutores. Para além disso, a procura por tradutores técnicos tem vindo a crescer, sendo que a maior parte das traduções realizadas atualmente são, na realidade, técnicas. Ainda assim, há quem considere que o tradutor técnico é apenas o de fingidor, no sentido que não são, propriamente, especialistas das áreas que traduzem. Por outro lado, há também quem considere que a tradução técnica é, em si, uma especialização.

Porém, contra a ideia de muitos, não basta esse conhecimento terminológico, e muito menos o conhecimento das línguas estrangeiras, para que se consiga traduzir. Um tradutor técnico não pode apenas ser fluente, o seu conhecimento linguístico tem de transcender a fluência de determinada língua. O tradutor deve, portanto, ser como um nativo e perceber toda a dinâmica da língua, para que traduza com qualidade.

O tradutor, técnico ou não, tem de assegurar que mantém a mensagem do texto de partida de uma forma que não comprometa a naturalidade do texto, ou seja, fazer com que a sua seja detentora de uma certa naturalidade na língua de chegada para que não pareça, independentemente de o ser, uma tradução. É um trabalho complexo e demorado, visto que existe uma série de processos até à entrega da tradução: começando com o recebimento do documento, que passa depois pela pesquisa da terminologia e acaba com a formatação, revisão e os retoques finais.

No que toca à sua formação, a Faculdade é um dos maiores auxílios do tradutor, com três universidades portuguesas a dispor de licenciaturas que darão as competências necessárias aos seus alunos, como a capacidade de trabalhar com vários tipos de textos e dominar de diversas áreas técnicas, para que os alunos se formem em tradutores de qualidade. Porém, a tecnologia tem também uma grande importância nos dias de hoje. Mesmo que a Faculdade ofereça elementos importantes para os seus alunos, é apenas o ponto de partida para a formação do tradutor. A experiência que obtém depois da sua formação académica é, provavelmente, a maior ajuda para o tradutor, visto que entrará em contacto com o mercado de trabalho, onde terá de respeitar *deadlines*.

Um tradutor técnico tem, por norma, mais conhecimento técnico numa área específica. Não quer isto dizer que nessa mesma área não tenha problemas terminológicos, poderá ter sempre de fazer alguma pesquisa relativa a qualquer termo, seja com a ajuda de glossários ou com a ajuda de profissionais da área que decidiu traduzir.

Na área da aviação, um tradutor técnico terá de obedecer ao mesmo rigor que qualquer outro tradutor técnico em qualquer outro domínio terminológico. A aviação requer muitos procedimentos de segurança, visto ser uma área em que qualquer erro ou falha pode levar a acidentes ou incidentes. Desse modo, o tradutor que se queira especializar no setor terá de estar confiante das suas capacidades e nos seus conhecimentos terminológicos, para que não seja a raiz dos problemas que possam surgir. É fulcral que o tradutor técnico de aviação contribua para a segurança do setor, ao invés de contribuir para a sua queda.

Seria então de pensar que, sendo uma área sensível a determinados acontecimentos, os tradutores teriam toda a ajuda possível das entidades, agências e escolas competentes. Todavia, na sua formação, o tradutor técnico que se queira especializar em aviação não tem qualquer contacto com a área, pelo que terá de fazer a sua pesquisa com a ajuda de glossários e através de todos os sítios de onde possa retirar informação relevante: como documentários, notas informativas e relatórios de incidentes e acidentes.

Em contrapartida, não será fácil obter essa informação que serve de contribuição para a sua especialização. Ao pesquisar por materiais de apoio na área da aviação, o tradutor técnico irá deparar-se com poucos glossários e poucos documentos bilingues, que seriam uma ajuda no que toca a associar os termos através do texto de partida e do texto de chegada. Seja dito de passagem, é extremamente complicado encontrar o material de apoio necessário em português e inglês. Se um documento for apenas em inglês ou em português, o tradutor não terá como associar os termos, sendo que para isso, precisaria de uma tradução oficial, de modo a adotar as unidades terminológicas fidedignas para o seu próprio glossário.

A terminologia tem, então, um papel fundamental na tradução técnica, no sentido em que todas as línguas de especialidade contêm termos técnicos, ou unidades terminológicas, relativos a um domínio específico. No caso, sendo uma dissertação com

um foco em aviação, a terminologia a abordar será a desse domínio. Contudo, a terminologia posa como um dos maiores problemas de um tradutor técnico, visto que o desconhecimento de algum termo técnico poderá atrasar o trabalho de um tradutor, ou comprometer até a veracidade do seu texto.

O presente trabalho tem como objetivo analisar a importância de um tradutor técnico no meio da aviação, visto que cada vez menos se utilizam as línguas que não sejam a oficial. Dessa forma, se por segurança é utilizado apenas o inglês na maioria dos documentos, nas comunicações entre os pilotos e os controladores de tráfego aéreo, nos manuais e nos cursos, o tradutor técnico de aviação poderá estar em risco. Com a reduzida necessidade da tradução de certos documentos, para que não existam ambiguidades ou falhas linguísticas, pretendo analisar então qual é, em concreto, o trabalho de um tradutor técnico de aviação e se este continua a ser imprescindível para o setor.

Para cumprir esse objetivo, procurei caracterizar o trabalho de um tradutor técnico e o que diferencia um tradutor com conhecimentos terminológicos em aviação; identificar as ferramentas que um tradutor técnico de aviação tem ao seu dispor para se formar e obter mais conhecimento na área técnica em que tenciona trabalhar; compreender o quão necessário é o papel de um tradutor técnico de aviação para a segurança do meio e compreender se o trabalho de um tradutor técnico no meio da aviação é um trabalho em extinção. Foi também elaborado um estudo a profissionais do setor da aviação para o melhor entendimento do papel de um tradutor na aviação e para determinar se o seu trabalho é cada vez menos requisitado.

Passando então para a divisão desta dissertação, o primeiro capítulo vai explicitar em mais detalhe a tradução técnica, com pontos de vista de diversos autores, mencionando brevemente a diferença entre tradução técnica e tradução científica. Visa também observar qual é, mais concretamente, o trabalho de um tradutor técnico, quais as qualidades e competências que deve ter para ser um tradutor fidedigno, quais os passos a adotar para garantir que a tradução entregue é uma tradução de qualidade e quais as dificuldades com que o tradutor se depara ao longo das suas traduções. Por fim, analiso de uma forma mais específica a formação de um tradutor técnico, com foco nos planos de curso das universidades que dispõem da licenciatura em tradução.

O segundo capítulo, focado em aviação, começa por informar sobre a língua utilizada pelos profissionais da área, no caso, a língua inglesa. Esta é a língua utilizada tanto nas comunicações entre piloto e controlador de tráfego aéreo, como também nos manuais da formação dos profissionais. De seguida, são abordadas as maiores dificuldades de um tradutor técnico ao longo da sua formação, ou especialização, que passam pela falta de cursos terminológicos, falta de glossários e materiais de apoio e ainda pela terminologia complexa da área. Por fim, será feita uma análise a um estudo no qual trabalhadores de aviação deram a sua opinião profissional, que foi levado a cabo para determinar se a profissão de um tradutor técnico no setor continua a ser importante, sendo que, atualmente, se utiliza maioritariamente o inglês para evitar ambiguidades.

O terceiro capítulo visa abordar a disciplina da Terminologia, cuja compreensão é necessária, sendo uma disciplina mencionada ao longo da presente dissertação. Considerada como um dos maiores problemas dos tradutores técnicos, e, logicamente, um problema também dos tradutores técnicos na área da aviação por ser muito complexa, é fulcral que se explique em concreto o que é, de modo a entender aquele que é o maior transtorno para os tradutores técnicos. É também explicado o que são, em concreto, os termos técnicos e como se podem diferenciar de uma mera palavra.

A dissertação termina com uma conclusão, na qual exponho as minhas considerações finais relativamente ao trabalho de um tradutor técnico no setor aeronáutico, de forma a determinar, com a pesquisa elaborada, se é, de facto, uma profissão que se encontra em extinção.

1. Tradução Técnica

Neste capítulo, o foco vai residir na explicação de tradução técnica (TT), das funções de um tradutor técnico e da formação do mesmo. Será feita uma breve comparação entre TT e tradução literária (TL), bem como uma explicação da tradução científica, para que melhor entendimento das diferenças para com a TT.

1.1 O que é tradução técnica

Antes de proceder à investigação relativa a tradução técnica, penso que seja relevante explicar primeiramente o papel de um tradutor. Para Nord (2006), o trabalho de tradutor não pode ser considerado “normal” no processo de comunicação uma vez que, apesar de atuarem sim para que a mesma seja mais fácil, o texto de partida (TP) não lhes é direcionado pelo emissor. Na realidade, para um emissor, um tradutor pode até ser pensado como um género de escritor-fantasma, sendo que “traduz a pedido e para o uso de outrem” (Nord, 2018).

Segundo Zethsen (1999), o número de traduções técnicas teve um aumento exponencial no século XX devido ao aumento da cooperação e da industrialização. Para o autor, o principal desafio de tradutores técnicos é a terminologia. Faz, inclusive, uma distinção entre esta tradução e a TL, mencionando que a segunda é criativa, uma arte, enquanto a primeira é mais mecânica, não mais que um ofício (pp. 68-69).

“During the 20th century the number of technical texts which are translated has exploded as a result of industrialisation and increased international business and cooperation - most recently as a result of the requirements of the EU machinery directive of 1989.” (Zethsen, 1999).

O tradutor, quando traduz, não o faz devido a qualquer “necessidade pessoal”, ao contrário do público-alvo a quem o TP é dirigido, que o lê por alguma necessidade. O tradutor lê o texto na posição de iniciador, de forma a conseguir que a cultura do TP não colida com a do texto de chegada (TC), o que lhe dá a opção de extrair algumas informações desse texto. Enquanto recetor, o tradutor tem um bom domínio cultural de

ambas as línguas que traduz, pelo que saberá como produzir o texto de forma a aliar a cultura do TP com a cultura do TC, mantendo as reações destes recetores iguais independentemente das alterações que foram feitas ao texto e independentemente de as suas culturas serem diferentes (Nord, 2018).

Apesar de cerca de 90% das traduções realizadas serem técnicas (Kingscott, 2002), a TT tem sido sempre considerada como a tradução mais “fraca”, em concreto nos círculos académicos, dado que não tem o *glamour* de outras traduções e, quando comparada com tradução literária, a TT foi sempre considerada uma tradução “falsa” (Byrne, 2010). Porém, o trabalho de um tradutor técnico é igualmente difícil ao de um tradutor literário, sendo que é uma vertente da tradução que requer muito rigor pela parte do tradutor e também um vasto conhecimento da área a traduzir, visto que abre portas para a comunicação, tanto a nível empresarial, como também tecnológico e industrial (Cruz, 2012).

Para Byrne (2010, p.3), a tradução técnica é, como o nome indica, algo relacionado com tecnologia e que, ao contrário do que se pensa, mesmo que algo contenha uma terminologia mais especializada, não quer necessariamente dizer que estamos diante de algo técnico, pelo que será necessário fazer uma distinção entre a tradução dita técnica e a tradução especializada. Sendo assim, a tradução técnica não se limita apenas à transmissão de informação especializada, visto que um tradutor terá também de se preocupar com a garantia de transmitir essa informação de uma forma correta.

Ainda que a TT seja uma tradução que, para Cruz (2012), “está a tornar-se, de forma pausada, mas firme, numa profissão que tem como caminho de sentido único a via da qualidade”, ainda há muitos que pensam o oposto. Robinson (2003), “discorda” desta opinião e argumenta que caso se tenha um sólido conhecimento das tecnologias e princípios básicos de uma língua e determinada área, um tradutor consegue “fingir”. O mesmo ainda entende que os tradutores técnicos vivem a fingir que são especialistas numa profissão na qual nunca trabalharam e que, de certa forma, são apenas atores a desempenhar um papel. O autor ainda acrescenta que o trabalho de um tradutor é traduzir o que as pessoas fazem com palavras ao invés de traduzirem as palavras em si (p.142).

Por outro lado, Gouadec (2007, p. 30), considera que a tradução técnica é, por si só, uma especialização, o que contradiz o ponto feito por Robinson no parágrafo anterior. Gouadec (2007) ainda acrescenta que, para além de o tradutor técnico precisar de um conhecimento terminológico muito específico, tem também capacidades linguísticas avançadas e polidas, visto que, apesar de serem linguistas, têm ainda de provar que compreendem também as vertentes mais técnicas do trabalho.

Para Byrne (2010), a TT é uma tradução na qual, ao contrário do que muitos pensam, tradutores têm de adotar soluções linguísticas que sejam criativas para que consigam resolver os problemas com que se deparam. Ainda acrescenta que, o facto de o vocabulário utilizado ser bastante restritivo e apesar de todas as restrições estilísticas existentes na TT, os tradutores serem capazes de realizar um trabalho com rigor torna esta tradução um tanto mais impressionante. Sendo assim, para Folaron (2019), “não é surpreendente que tanto línguas como a terminologia sejam as áreas de estudo mais apelativas para quem estude tradução técnica”.

Em contrapartida, apesar de Byrne se referir a tradução técnica como sendo relativamente criativa, os tradutores, de acordo com Kingscott (2002) acabam por não ter muita margem para manobra, visto que muitos documentos são, na realidade, escritos numa língua controlada, que é uma subcategoria da linguagem. Isto é, quem escreve o TP, sendo esse um texto técnico, normalmente rege-se por um conjunto de regras e o vocabulário que pode utilizar é restrito, sendo que desta forma consegue evitar que surjam ambiguidades, já que uma palavra pode ter diversos significados.

“A controlled language is not an artificial language such as Esperanto, but a subset of language. Writers in the source language have to write to a set of rules and with a restricted vocabulary.” (Kingscott, 2002).

Em busca de uma forma de obterem mais conhecimento nas áreas que são do seu interesse, tradutores técnicos tiram proveito da terminologia (Krieger, 2014). Sendo assim, tradução técnica acaba por ser dependente da mesma, visto ser uma disciplina em que existe um conjunto de termos relativos a uma área em que o conhecimento é mais restrito. De acordo com Ribeiro (2004), posto que os tradutores precisam de organizar a terminologia que já está definida para cada área, é necessário recorrerem a algumas

ferramentas que auxiliam nessa organização, como, por exemplo, o *Trados Multiterm*, em que é possível introduzir o termo técnico pretendido, a sua tradução e também as fontes de onde essa tradução foi retirada, o que faz com que seja uma ferramenta muito útil para tradutores.

Ainda no que toca a terminologia, Santos (2018) considera que a terminologia ou até mesmo os termos técnicos são, de certa forma, uma apropriação de termos que já são comuns para uma técnica, e cujo significado acaba por ser mais concreto. Consta também que a compreensão de determinados termos técnicos pode variar de língua para língua, sendo que a conotação dos mesmos pode torná-los mais compreensíveis para os falantes. A pesquisadora ainda argumenta que, devido a esse fenómeno, a utilização de certos termos numa língua diferente resulta numa pior compreensão dos mesmos. Sendo assim, muitos “dos termos técnicos acontecem por analogia com outras situações já conhecidas (...) pelos falantes”.

Na Tabela 1, segue-se uma breve síntese das perspetivas de alguns dos autores previamente mencionados.

Robinson (2003)	Cruz (2012)	Gouadec (2007)
Trabalho não fidedigno visto que o tradutor técnico não é um especialista nas suas áreas de tradução.	Tradução técnica e literária são igualmente difíceis, sendo que a primeira requer muito conhecimento em áreas específicas, o que será uma mais-valia em termos industriais, tecnológicos e empresariais. É uma tradução que requer muita qualidade.	A tradução técnica é uma área de especialização, na qual o tradutor precisa de um conhecimento terminológico muito vasto, que será complementado pelas suas capacidades linguísticas.

Tabela 1 – Síntese das perspetivas relativamente à tradução técnica.

Claro que não se pode mencionar tradução técnica sem que se mencione também tradução científica. Para Gouadec (2007), a tradução científica inclui “documentos de pesquisa científica, teses, monografias e diversas apresentações de simpósios e conferências. Algo que, em suma, contribua para o avanço da ciência”. Por outro lado, a

tradução técnica é uma tradução na qual se utiliza “uma língua especializada utilizada por uma comunidade de especialistas” (Cruz, 2012).

A tradução científica é, frequentemente, uma tradução mais esquecida, em comparação com as outras, e também negligenciada visto que, muitas vezes, os próprios cientistas não são detentores do tempo e do dinheiro necessários para que uma tradução dos seus estudos seja realizada. Ainda para mais, um cientista não gosta de admitir que as suas capacidades de inglês não são as suficientes para uma boa escrita (Gouadec, 2007, p.32).

Folaron (2019) constata que “o discurso técnico tem vindo a transformar-se ao longo do tempo e tem vindo a sobrepor-se com o discurso científico”. Adita que ambos se têm sobreposto para que tanto o ensino de tradução como o ato de traduzir em si sejam mais práticos, e que a linguagem mais técnica tem um propósito mais preciso, cuja função é fazer comunicar uma determinada informação que seja útil para o seu público-alvo. Por outro lado, Folaron indica também que não se sabe ao certo, em termos literários, a natureza da linguagem técnica.

É um facto que ambas as traduções abordam o trabalho de cientistas, não obstante, a tradução técnica não pode ser misturada com a científica. *Científica* remete para ciência e *técnica* para tecnologia, pelo que se poderá dizer que “a tradução científica está relacionada com ciência pura e toda a sua glória teórica, esotérica e cerebral, enquanto a tradução técnica está relacionada com o modo como o conhecimento é posto em prática” (Byrne, 2010). Sendo assim, para Byrne (2010), o termo *tradução técnica e científica* é genérico e refere-se a não só à ciência pura, como também à investigação da ciência aplicada e à tecnologia.

1.2 O trabalho de um tradutor técnico

Ainda assim, qual é, mais precisamente, o trabalho de um tradutor técnico? De acordo com Polchlopek (2009), o termo “técnico” tem uma dualidade em si, sendo que de um lado temos os textos como artigos e documentos que visam incluir uma terminologia mais restrita e do outro os textos literários, como contos. Desta forma, o trabalho de um tradutor técnico passa pela tradução de “manuais de eletrónicos,

contratos de assinaturas ou bulas de medicamentos, manuais de instruções, relatórios (...) documentos judiciais, económicos, médicos, por exemplo”.

Um tradutor deverá ser capaz de manter as ideias, informações e mensagem do texto de partida sem comprometer a naturalidade do texto com a sua tradução. É necessário traduzir tal como a versão original do texto, para que a tradução não pareça uma tradução, ainda que o seja, mas sim que se assemelhe a um texto que já tenha sido escrito na língua de chegada. Esta aproximação torna-se mais fácil devido a uma certa liberdade que o tradutor tem para alterar “o léxico, a gramática e o estilo” do texto de chegada para que este seja o mais semelhante possível ao texto de partida (Garcia, 1992).

Schubert (2009) considera o trabalho de um tradutor complexo, visto ser um processo demorado. Sendo assim, quais são, para Schubert, todos os passos pertencentes a este processo tão delicado? Em primeiro lugar, o tradutor tem de receber o documento com o TP e a especificação do seu trabalho. De seguida, deverá fazer uma vasta e detalhada pesquisa para que a terminologia utilizada seja a mais correta possível. Depois, terá de planear como vai proceder à tradução do documento e de seguida começará a traduzir. Após a tradução, terá de ser feita uma formatação do documento, seguida pela revisão e retoques finais.

Para se ter uma noção mais visual do processo de trabalho de um tradutor técnico, de acordo com Schubert (2009), foi feito o seguinte diagrama:



Figura 1 – Processo de tradução técnica de acordo com Schubert (2009).

Schubert (2010) acrescenta que o trabalho de um tradutor pertence a um processo comunicativo muito amplo, visto que normalmente é iniciado por autores com conhecimentos mais técnicos e seguido por gerentes de documentação.

Para Gouadec (2007, pp 14-20), em contrapartida, o processo de trabalho de um tradutor técnico divide-se em 12 etapas distintas:

1. **Receber a tradução**, sendo que pode ser feito um pedido ao tradutor ou ser o próprio tradutor a oferecer os seus serviços, nos quais se inclui a estimativa do tempo de tradução. Terá de se chegar a um acordo relativamente ao que o tradutor tenciona receber e ao que o cliente consegue pagar e, posteriormente, será assinado um contrato, no qual costuma também haver um acordo de confidencialidade.
2. **Planear**. O tradutor terá de rever o documento recebido, independentemente do tipo de material, a não ser que o mesmo seja certificado e fiável a 100%. No caso de um documento mais longo, em que a ajuda de vários tradutores ou profissionais seja necessária, haverá um gerente cujo trabalho passa também por dividir as tarefas de cada um.
3. **Analisar o trabalho em mãos e adotar o método de tradução**. Quando se visa uma tradução de qualidade, é requerida uma certa análise mais a fundo e detalhada do TP, da qual o tradutor tem de extrair informações que lhe sejam relevantes, como problemas que possam vir a surgir ao longo da tradução.
4. **Pesquisar pela informação necessária e compreender o TP**. Um tradutor tem de compreender o significado do TP para que traduza com qualidade. Se desconhecer algum termo técnico, por exemplo, então deverá utilizar todos os recursos que tem ao seu dispor para que possa prosseguir com a tradução.
5. **Preparar o material**. O material que um tradutor necessita para obter uma tradução de qualidade consiste, para além das suas competências, em “terminologia, fraseologia, *templates* de estruturas frásicas e ainda conteúdo ou elementos que tenham sido previamente utilizados”, sendo que, neste caso, é útil já se ter memórias de tradução de documentos com a mesma terminologia.
6. **Preparar a versão a traduzir num ambiente adequado**. Nesta versão, pode apenas ser incluído o texto no documento prestes a ser traduzido, excluindo tudo aquilo que não o deverá ser. Esta versão terá já passado pela formatação necessária e poderá ser novamente traduzida (*retranslation*). No que toca depois

à fase da tradução, é importante que o tradutor tenha já preparado o equipamento e o *software* necessários.

7. **Transferir.** Quando o tradutor já tem o material a postos para traduzir e após pesquisar para obter todo o conhecimento que precisa, é iniciado um processo de transferência, que pode incluir determinados conteúdos que sejam diferentes entre a cultura do TP e do TC. O tradutor cria então material, que pode quase ser considerado como “novo”, do agrado do seu público-alvo.
8. **Rever.** Assim que um tradutor conclui a sua tradução, tem de fazer uma revisão para confirmar se o texto não tem erros e se é de fácil compreensão, se vai de encontro ao que o cliente pediu e se a mensagem e propósito do TP continuam presentes no TC.
9. **Corrigir e finalizar.** Visto que é o tradutor o responsável pela qualidade da tradução, então o mais correto seria que o mesmo fosse também quem a corrige. Ainda assim, esse trabalho é, normalmente, desempenhado por revisores que até podem alterar o texto sem conhecimento do tradutor. No que toca à finalização, que pode significar incluir “avisos de segurança, números de telefone, declarações de direitos”, nem todas as traduções passam por esta finalização.
10. **Validar.** O produto final deve ser validado no caso de ser um documento cujo propósito possa ser um manual de instruções ou se o cliente considerar que é um documento cuja importância seja elevada.
11. **Formatar.** Após todos estes passos, terá então de se formatar o documento, sendo que terão de ser acrescentados todos os componentes que faziam parte do documento original (e.g. gráficos).
12. **Entregar.** Finalmente, o tradutor entrega a sua tradução, atualizando a sua memória de tradução com novos termos.

Tendo todos estes passos em conta, é visível que o trabalho de um tradutor é complexo, exigente e duradouro, para além de passar por um grande controlo de qualidade, para que a tradução seja bem elaborada, clara e legível, não perdendo o propósito do TP, mas também não comprometendo as diferenças que o público-alvo do TC terá do público-alvo do TP.

Maxmudjanovna e Xamidjanovna (2021) acrescentam que o tradutor tem de ler o texto antes de o aceitar para que consiga compreender o contexto, o tom e o registo do mesmo, ainda que o registo de textos técnicos seja mais formal e científico e o tom seja

normalmente neutro. Constatam também que para se traduzir um texto mais técnico é necessária uma certa experiência e que, dependendo da mesma, o tradutor tem de analisar o quão difícil será traduzir um texto deste teor, uma vez que poderá conter termos técnicos que sejam desconhecidos para o mesmo. Desta forma conseguirá compreender se consegue entregar uma tradução de qualidade dentro do prazo estabelecido.

Um tradutor normalmente tem maior conhecimento técnico numa área em concreto, porém, pode vir a encontrar dificuldades terminológicas que não conseguirá resolver por si mesmo. Como tal, para resolver esse problema, o tradutor, por norma, ou faz uma pesquisa terminológica aprofundada ou então contacta pessoas especializadas na área, de modo a ficar mais elucidado sobre o assunto. Nestes casos, o tradutor pode ser ajudado por dois tipos de especialistas: tanto a pessoa que escreveu o TP por ser especialista na língua de partida (LP) e por conseguir fornecer um contexto e a mensagem que queria passar, como uma pessoa que seja especialista na LC, que seja capaz de explicar o significado terminológico do texto (Maxmudjanovna e Xamidjanovna, 2021).

Um tradutor, quer seja técnico quer não, tem de ter competências elevadas na LP, para que as suas traduções não contenham erros de tradução. Esses erros podem surgir não só devido a uma certa despreocupação pela parte do tradutor, como também por uma má compreensão do TP. Na realidade, um tradutor tem, de acordo com a lei tanto americana quanto europeia, de assumir responsabilidade pelas consequências de um erro de tradução. Sendo assim, é de extrema importância que um tradutor compreenda toda a terminologia presente no TP e que saiba a devida tradução para o TC, visto até ser habitual que a LC seja a língua materna do tradutor. Por esta razão, cada vez menos o trabalho de um tradutor técnico é apenas o de traduzir. Atualmente, um tradutor é também um escritor técnico e estas são cada vez mais duas profissões em convergência (Kingscott, 2002).

“In European and American law a translator has *contingent liability*, which means that the translator has to accept responsibility for the consequences of an error. This means that the translator must have a good understanding of the subject matter which is the subject of the translation.” (Kingscott, 2002).

Segundo Pym (2000), existem três classes de tradutor: um tradutor que seja formado, porém, cujo trabalho seja mais do modo *freelance*, no qual tem um ordenado baixo ou médio; um tradutor cujo perfil seja internacional, logo, o ordenado é elevado, ou então uma pessoa que simplesmente seja detentora de algum conhecimento de línguas e que, se ganhar, ganha pouco.

Na seguinte tabela, apresento as três classes de tradutor, segundo Pym.

Primeira classe	Segunda classe	Terceira classe
<ul style="list-style-type: none"> - Muitos trabalhos feitos por estudantes ou recém-licenciados, que são mal pagos. - Esses trabalhos podem, ou não, ser feitos por alguém que tenha formação universitária em tradução. 	<ul style="list-style-type: none"> - Classe composta por tradutores freelance, tradutores literários e que não traduzam textos técnicos, professores, intérpretes. - É a classe para a qual os professores gostam de preparar os seus alunos. - Salário bom. 	<ul style="list-style-type: none"> - A classe mais bem paga, composta por tradutores com muito conhecimento nas áreas de “tecnologia, economia, marketing” e também de negócios multinacionais. - Recebem o suficiente para adquirir bens dos quais não podem usufruir devido à carga horária.

Tabela 2 – As três classes de tradutor, de acordo com Pym (2000).

Contudo, temos de ter em atenção todos os fatores culturais, que também não facilitam o trabalho de um tradutor. Para Katsberg (2007), “a realidade de uma disciplina técnica não é a mesma entre os Estados Unidos da América ou, por exemplo, entre o Sudão. Isto deve-se ao facto de as disciplinas técnicas serem elas próprias construções históricas e culturais”. Numa tentativa de expor possíveis problemas culturais, o mesmo pega no termo espanhol *soldar*, visto ser um termo considerado ambíguo na tradução para e.g. inglês, alemão e dinamarquês. Quando traduzido, pode significar tanto *soldagem* como *soldadura*. Claro que, opostamente ao que parece, não quererá isto dizer que em espanhol não se reconhece uma diferença entre estas formas de soldar materiais, simplesmente indica que, em espanhol, adotaram outros termos

relativos a estes métodos de soldagem, que os ingleses, alemães ou dinamarqueses não adotaram.

Todavia, ainda que o tradutor precise de adquirir um vasto conhecimento terminológico, Hubscher-Davidson (2013) argumenta que é necessário que seja também detentor de inteligência emocional visto que um tradutor deve ter a capacidade de comunicar não só as suas, como também as emoções dos outros, o que é fulcral para a comunicação entre várias culturas. Um tradutor tem de ser capaz de compreender as emoções do seu público-alvo e também do autor, para que a sua tradução seja bem-sucedida. Em favor dessa ideia, Lam e Kirby (2002) comprovaram que no caso de alunos, por exemplo, a inteligência emocional pode prever o seu sucesso, ou falta dele, em certas tarefas, e que pessoas com mais inteligência emocional têm um melhor desempenho em tarefas de cariz mais estressante.

“Proponents claim that increasing emotional intelligence can do everything from improving the general quality of work life to enhancing career success” (Lam e Kirby, 2002).

1.3 Como se forma um tradutor técnico

Diz Gouadec (2007, p.327) que, para muitos, treinar tradutores é algo dispensável. Será isso verdade?

Tradutores requerem certas competências de modo a garantir qualidade nas suas traduções. Sendo assim, quais são as qualidades que o mesmo precisa? Essas, ainda de acordo com Gouadec (2007, p.150), variam consoante o tipo de tradução. Deste modo, um tradutor deverá optar por traduzir numa área em que as suas capacidades e conhecimentos sejam devidamente aproveitados.

Costeleanu (2009, p.138) contesta e afirma que, se um tradutor técnico não for detentor do conhecimento terminológico necessário, a tradução do texto não será possível, dado que para traduzir algo mais técnico sem se conseguir interpretar o que está a ser lido é impossível. Isto porque, para além do referido, um texto técnico é, para a autora, mais especializado, fechado e conciso que um texto literário.

“It is next to impossible to translate a text without understanding it. In other words, the task of translating a specialized text is rendered difficult, if not impossible, by the translator’s scarce knowledge in the relevant field. Translating and understanding go hand in hand” (Costeleanu, 2009, p.138).

Ainda de acordo com a autora (2009, p.138), um bom tradutor técnico tem de ser capaz de lidar com situações como:

1. Deparar-se com frases cuja dificuldade seja mais acrescida no que toca a traduzir para a LC, ainda que as compreenda, devido a uma falta de conhecimento terminológico,
2. Não compreender algumas passagens do texto a traduzir, ainda que tenha ao seu dispor vários recursos que o possam auxiliar, como “enciclopédias, bases de dados terminológicos, *corpora* mono e bilingue especializada”.

Estes pontos são corroborados pelos de Gouadec (2007, p.328)¹, que menciona que capacidades terá um tradutor técnico de deter:

1. Fluência nas línguas com as quais tenciona trabalhar;
2. Capacidade de trabalhar com todo o tipo de textos (e.g. documentos) e de pesquisar pelo que precisa;
3. Capacidade de analisar e gerir confortavelmente a terminologia e fraseologia necessária;
4. Conhecimento, mesmo que pouco, de diversas áreas com terminologias distintas entre si;
5. Domínio de técnicas, métodos e procedimentos de tradução e localização;
6. Destreza na utilização de equipamento e *software* com o qual vão ter de trabalhar ao longo da carreira;
7. Conhecimento tanto das melhores práticas profissionais, como ética também;
8. Conhecimento de gestão comercial e financeira;
9. Experiência em gestão de projetos;
10. Capacidade de comunicar e interagir de uma forma eficaz e simpática com diversas pessoas.

¹ Tradução livre da minha autoria.

Tendo esta informação em conta, será então fulcral que, na formação de um tradutor técnico, o mesmo consiga recolher o conhecimento terminológico necessário na área, ou nas áreas, em que queira trabalhar. As áreas abordadas nas faculdades são as mais frequentemente seguidas por tradutores, como medicina e direito, o que faz com que tradutores que tenham interesse noutras áreas acabem por ter de fazer a sua pesquisa de forma autónoma.

De forma a tentar ilustrar o que foi dito nos parágrafos anteriores, farei uma breve análise dos planos de estudo de diversas faculdades, começando pelos planos das licenciaturas em tradução. Apenas três universidades portuguesas dispõem dessa licenciatura: a Universidade de Lisboa, a Universidade Nova de Lisboa e a Universidade de Aveiro. No ensino politécnico: tanto o Instituto Politécnico do Porto como o Instituto Politécnico de Setúbal oferecem o curso de Tradução e Interpretação em Língua Gestual Portuguesa, e o Politécnico de Leiria oferece o de Tradução e Interpretação de Português/Chinês. Sendo assim, são muito poucas as licenciaturas de tradução disponíveis em Portugal, o que restringe as escolhas de quem quer seguir a área.

9252	Tradução	[Lic-1º cic]
0300	Universidade de Aveiro	
1506	Universidade de Lisboa - Faculdade de Letras	
0902	Universidade Nova de Lisboa - Faculdade de Ciências Sociais e Humanas	
9807	Tradução e Interpretação em Língua Gestual Portuguesa	[Lic-1º cic]
3131	Instituto Politécnico do Porto - Escola Superior de Educação	
9633	Tradução e Interpretação de Língua Gestual Portuguesa	[Lic-1º cic]
3151	Instituto Politécnico de Setúbal - Escola Superior de Educação	
8018	Tradução e Interpretação de Língua Gestual Portuguesa (regime pós-laboral)	[Lic-1º cic]
3131	Instituto Politécnico do Porto - Escola Superior de Educação	
9492	Tradução e Interpretação: Português/Chinês - Chinês/Português	[Lic-1º cic]
3101	Instituto Politécnico de Leiria - Escola Superior de Educação e Ciências Sociais	

Figura 2 – Universidades que dispõem de licenciaturas em tradução²

Vou então analisar os planos de estudos das licenciaturas das universidades e politécnicos acima mencionados, de uma forma breve e concisa.

Na figura abaixo pode ser observado o plano de estudos da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa (FLUL), que é, visivelmente, um plano completo e focado na teoria, com cadeiras como História e Teoria da Tradução e também na prática com

² Consultado em: <https://www.dges.gov.pt/guias/indcurso.asp?letra=T>

cadeiras como Prática da Tradução e Produção do Português Escrito. Tradução literária e tradução técnica encontram-se nas opções condicionadas. O curso oferece um leque muito vasto de línguas a aprender, entre línguas asiáticas e línguas de grande difusão europeia. Para além desse leque de línguas, a FLUL também dispõe de várias especializações em inglês: mestría, escrita académica, escrita criativa, no mundo das artes, no mundo dos negócios e inglês para os média. Também consta um estágio ou seminário curricular no último ano da licenciatura.

PLANO DE ESTUDOS

O curso prevê 23 disciplinas obrigatórias nas áreas científicas de Tradução, Cultura, Linguística e Literatura de Línguas Estrangeiras e Linguística do Português, 6 níveis de uma língua estrangeira (A) e 4 níveis de uma segunda língua estrangeira (B). Permite a construção de um percurso individualizado, ao oferecer 6 disciplinas opcionais (5 de opção condicionada e 1 de opção livre). Prevê ainda a realização de um estágio curricular ou a frequência de um seminário (12 ECTS) no último semestre.

Disciplinas obrigatórias: Prática de Tradução da Língua A | Prática da Retroversão da Língua A | Prática da Tradução da Língua B | História e Teoria da Tradução | Tradução Assistida por Computador | Cultura da Língua A | Literatura da Língua A | Linguística da Língua A | Produção do Português Escrito | Análise Textual | Dificuldades do Português | Introdução à Terminologia | Estágio curricular ou Seminário

Línguas Estrangeiras A (oferta variável): 6 níveis de uma língua a escolher entre Alemão | Espanhol | Francês | Inglês

Línguas Estrangeiras B (oferta variável): 4 níveis de uma língua a escolher entre Alemão | Catalão | Espanhol | Francês | Inglês | Italiano | Romeno

Opções condicionadas:

Grupo A

§ 3 disciplinas a escolher entre Análise do Discurso | Comunicação Intercultural | Noções Científicas para Tradutores | Noções Jurídico-Económicas para Tradutores | O Estudo das Culturas | O Estudo da Literatura; e

Grupo B

§ 2 disciplinas a escolher entre Prática da Retroversão da Língua B | Prática da Tradução Literária | Prática da Tradução Técnica | Tradução para os Média

Opções Livres: 1 disciplina (6ECTS).

Línguas estrangeiras: O estudante da Faculdade de Letras pode ainda frequentar (como parte do plano de estudos ou como disciplinas extracurriculares): Alemão | Árabe | Catalão | Chinês | Espanhol | Francês | Grego (Antigo) | Hindi | Inglês | Italiano | Japonês | Latim | Língua e Cultura Arménias | Língua e Cultura Búlgaras | Língua e Cultura Checas | Língua e Cultura Croatas | Língua e Cultura Eslovenas | Língua e Cultura Polacas | Língua e Cultura Russas | Persa | Romeno | Turco

Inglês C2: UCs especializadas de Inglês: Inglês Escrita Académica | Inglês Escrita Criativa | Inglês Mestría | Inglês no Mundo das Artes | Inglês no Mundo dos Negócios | Inglês para os Média

As disciplinas de Cultura da Língua A, Linguística da Língua A e Literatura da Língua A são designações genéricas. O aluno escolhe uma disciplina de uma lista fornecida no início de cada ano, variável em função da oferta de disciplinas da Faculdade.

Para conhecer o elenco de mais de 600 disciplinas de licenciatura das áreas de Ciências da Linguagem, Filosofia, História, Literaturas, Artes e Culturas, que pode frequentar como opção livre na Faculdade de Letras, consulte os [horários](#) e [unidades curriculares](#).

PERCURSO RECOMENDADO

Semestre 1: Cultura da Língua A | Língua Estrangeira A (um nível) | Língua Estrangeira B (um nível) | Opção Condicionada (GrupoA) | Produção do Português Escrito

Semestre 2: Análise Textual | Língua estrangeira A (um nível) | Língua estrangeira B (um nível) | Literatura da Língua A | Opção Condicionada (GrupoA)

Semestre 3: Dificuldades do Português | Língua estrangeira A (um nível) | Língua estrangeira B (um nível) | Tradução Assistida por Computador | Prática de Tradução da Língua A

Semestre 4: Língua estrangeira A (um nível) | Língua estrangeira B (um nível) | Linguística da Língua A | Prática da Retroversão da Língua A | Prática da Tradução da Língua B

Semestre 5: História e Teoria da Tradução | Introdução à Terminologia | Língua Estrangeira A (um nível) | Opção Condicionada (GrupoB) | Opção Condicionada (GrupoA)

Semestre 6: Língua Estrangeira A (um nível) | Opção Condicionada (GrupoB) | Opção Livre (6ECTS) | Seminário ou Estágio Curricular

Figura 3 – Plano de estudos da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa³

Na figura 4 pode ser observado o plano de estudos da Universidade de Aveiro (UA) que, comparativamente ao da FLUL, é um curso menos abrangente, com menos cadeiras práticas (e.g. Produção do Português Escrito, Tradução para os Média) e também teóricas. Não apresenta unidades curriculares específicas para tradução técnica ou literária e oferece uma menor opção de línguas (apenas inglês, alemão, francês e espanhol), não oferecendo, por exemplo, línguas asiáticas ou do leste europeu, o que

³ Consultado em: <https://www.letras.ulisboa.pt/pt/ensino/licenciaturas#tradu%C3%A7%C3%A3o>

poderia ser uma mais-valia para muitos estudantes de tradução. Esta universidade não oferece um estágio ou seminário curricular no ano de conclusão da licenciatura.

Ano 1

1º Semestre	Área Científica	Créditos ECTS
Língua Portuguesa I	L	6
Multimédia I	CTC	6
Opção I		
* Alemão I	L	6
* Espanhol I	L	6
* Francês I	L	6
* Português Avançado	L	6

Percursos Inglês e Alemão

Inglês I	L	6
Alemão I	L	6

2º Semestre	Área Científica	Créditos ECTS
Introdução às Ciências da Linguagem	CL	6
Língua Portuguesa II	L	6
Linguística Contrastiva	CL	6
Percursos Inglês e Alemão		
Inglês II	L	6
Alemão II	L	6

Total 60

Ano 3

1º Semestre	Área Científica	Créditos ECTS
Tecnologias de Apoio à Tradução I	T	6
Percursos Inglês e Alemão		
Alemão V	L	6
Inglês V	L	6
Inglês - Práticas de Tradução I	T	6
Alemão - Práticas de Tradução I	T	6

2º Semestre	Área Científica	Créditos ECTS
Tecnologias de Apoio à Tradução II	T	6
Percursos Inglês e Alemão		
Alemão VI	L	6
Inglês - Práticas de Tradução II	T	6
Inglês VI	L	6
Alemão - Práticas de Tradução II	T	6

Total 60

Ano 2

1º Semestre	Área Científica	Créditos ECTS
Linguística Textual	CL	6
Teoria e Metodologia da Tradução I	T	6
Opção II		
* Cultura Espanhola I	EC	6
* Cultura Francesa I	EC	6
* Literatura Alemã I	EL	6
* Literatura Portuguesa I	EL	6

Percursos Inglês e Alemão

Alemão III	L	6
Inglês III	L	6

2º Semestre	Área Científica	Créditos ECTS
Teoria e Metodologia da Tradução II	T	6
Terminologia	CL	6

Opção III

* Temas de Literatura Alemã	EL	6
* Temas de Literatura Espanhola	EL	6
* Temas de Literatura Francesa	EL	6
* Temas de Literatura Portuguesa	EL	6

Percursos Inglês e Alemão

Alemão IV	L	6
Inglês IV	L	6

Total 60

Figura 4 - Plano de estudos da Universidade de Aveiro⁴

No plano de estudos da Universidade Nova de Lisboa (UNL), ilustrado na figura 5, podem ser observadas as unidades curriculares obrigatórias, que são uma boa base para os estudantes de tradução. De seguida também mostra algumas das opções complementares, que incluem cadeiras de Lexicologia e Lexicografia, Introdução à Legendagem, Informática Avançada para Tradução e Inglês para fins profissionais. Ainda nas opções condicionadas oferece a escolha de uma unidade curricular de linguística, de acordo com a língua que o estudante tencione aprender. Sendo assim,

⁴ Consultado em: <https://www.ua.pt/pt/c/44/p>

oferece, à semelhança da UA, línguas de grande difusão europeias (alemão, francês, inglês e espanhol), não havendo uma oferta mais vasta e única para os estudantes de tradução se poderem diferenciar em termos de línguas no currículo.

Estrutura

Obrigatórias		
Código	Nome	ECTS
711131067	Gramática do Português	6.0
01100167	História da Tradução	6.0
01100178	Informática para a Tradução	6.0
711131043	Introdução às Ciências da Linguagem	6.0
711131075	Linguística para a Tradução	6.0
01100189	Teoria da Tradução	6.0
711131066	Terminologia	6.0
Opção Complementar		
Código	Nome	ECTS
Opções		
711121071	Informática Avançada para Tradução	6.0
711121069	Inglês para Fins Profissionais	6.0
711121070	Introdução à Legendagem	6.0
711131054	Lexicologia e Lexicografia	6.0
Opções Condicionadas 1 - Os estudantes realizam uma unidade curricular deste conjunto		
Código	Nome	ECTS
Opções		
01100210	Linguística Alemã	6.0
01100204	Linguística Espanhola	6.0
01100195	Linguística Francesa	6.0
01100221	Linguística Inglesa	6.0

Número de ECTS obrigatório: 6

Figura 5 – Plano de estudos da Universidade Nova de Lisboa ⁵

Por fim, podemos observar abaixo, na figura 6, mais algumas opções condicionadas que constam do plano de estudos da UNL, sendo elas Prática de Tradução Técnica e Científica, Prática de Tradução de Assuntos Empresariais, Prática de Tradução de Ciências Sociais e Humanas (na qual se traduzem as áreas de “Antropologia, Ciências da Comunicação, Geografia, História, Filosofia, Literatura e

⁵ Consultado em: <https://guia.unl.pt/pt/2022/fcsh/program/9252#structure>

Sociologia”, de acordo com o *website* da UNL) e Prática de Tradução Literária. Sendo assim, tem uma boa divisão de áreas de tradução, podendo o aluno escolher a que o agrada mais. A UNL também oferece um seminário curricular.

Opções Condicionadas 3 - O aluno escolhe quatro unidades curriculares de Prática da Tradução de uma língua (A) e duas unidades curriculares de Prática da Tradução de outra língua (B) deste conjunto			Opções Condicionadas 4 - O aluno escolhe duas unidades curriculares de Prática da Tradução para uma língua (A) e uma unidade curricular de Prática da Tradução para outra língua (B) deste conjunto.		
Código	Nome	ECTS	Código	Nome	ECTS
Opções					
711101063	Prát Trad CSH(Alemão para Português)	6.0	711101065	Prát Trad CSH(Português para Alemão)	6.0
711111089	Prát Trad CSH(Espanhol para Português)	6.0	711111091	Prát Trad CSH(Português para Espanhol)	6.0
711111090	Prát Trad CSH(Francês para Português)	6.0	711111092	Prát Trad CSH(Português para Francês)	6.0
711121055	Prát Trad CSH(Inglês para Português)	6.0	711121056	Prát Trad CSH(Português para Inglês)	6.0
711101062	Prát Trad Liter (Alemão para Português)	6.0	711101067	Prát Trad Téc-Cient (Portug para Alemão)	6.0
711111095	Prát Trad Liter (Espanhol para Português)	6.0	711111099	Prát Trad Téc-Cient (Portug para Espanhol)	6.0
711111096	Prát Trad Liter (Francês para Português)	6.0	711111100	Prát Trad Téc-Cient (Portug para Francês)	6.0
711121058	Prát Trad Liter (Inglês para Português)	6.0	711121060	Prát Trad Téc-Cient (Portug para Inglês)	6.0
711101061	Prát Trad Téc-Cient (Alemão para Português)	6.0	Número de ECTS obrigatório: 11		
711111097	Prát Trad Téc-Cient (Espanhol para Português)	6.0	Opções Condicionadas 5 - Neste conjunto, o aluno escolhe, no mínimo uma unidade curricular correspondente a uma das línguas estrangeiras (A ou B).		
711111098	Prát Trad Téc-Cient (Franc para Português)	6.0	Opções		
711121059	Prát Trad Téc-Cient (Inglês para Português)	6.0	Código	Nome	ECTS
711101066	Prát Tradução Ass Empr (Alemão para Português)	6.0	Opções		
711111093	Prát Tradução Ass Empr (Espanhol para Português)	6.0	711160010	Seminário de Tradução de Alemão	12.0
711111094	Prát Tradução Ass Empr(Francês para Português)	6.0	711160012	Seminário de Tradução de Espanhol	12.0
711121057	Prát Tradução Ass Empr (Inglês para Português)	6.0	711160011	Seminário de Tradução de Francês	12.0
Número de ECTS obrigatório: 3			711160013	Seminário de Tradução de Inglês	12.0
			Número de ECTS obrigatório: 12		

Figura 6 – Plano de estudos da Universidade Nova de Lisboa⁶

Comparando então essas três licenciaturas, a FLUL é a que oferece mais línguas, para além de ter um curso também bastante abrangente, no qual o estudante pode optar por escolher as unidades curriculares que se inserem na área que tenciona seguir. A UNL também oferece um vasto leque no que toca às práticas de tradução, com quatro unidades curriculares distintas entre si. No entanto, a UA apenas apresenta práticas de tradução no último ano de licenciatura e, não tendo unidades curriculares específicas (e.g. tradução literária, tradução técnica), acaba por aprofundar menos cada área de interesse para os estudantes.

No entanto, apesar de a FLUL e de a UNL apresentarem tradução técnica como uma das opções, dentro da unidade curricular as áreas de tradução abordadas são restritas a áreas que os tradutores normalmente seguem – como medicina – deixando de parte áreas como aviação, o que, por um lado, tem a sua lógica, dado que é uma área na qual os estudantes têm pouco conhecimento. Seria, contudo, interessante que se

⁶ Consultado em: <https://guia.unl.pt/pt/2022/fcsh/program/9252#structure>

abordassem diferentes áreas (e fora do habitual) para que o aluno entrasse em contacto com as mesmas, de modo a, talvez, se interessar por alguma dessas áreas apresentadas.

Na seguinte tabela podemos ver as principais diferenças entre os planos de estudo das licenciaturas existentes em Portugal.

	Estágio ou seminário	Oferta de línguas	Unidades curriculares específicas nas práticas de tradução
UA	×	4	×
UL	Estágio ou Seminário	4+	4
UNL	Seminário	4	4

Tabela 3 – Diferenças entre os planos de estudo das licenciaturas em Portugal.

Na tabela 3, observando as diferenças lado a lado, é notório que há licenciaturas mais completas que outras, não significando que formem mal os seus tradutores. Todas apresentam cadeiras importantes para a formação de um tradutor, não obstante, um estágio ou seminário é também relevante, bem como um vasto leque de línguas, que acabará por ajudar o tradutor a diferenciar-se. Ainda que a Universidade de Lisboa disponha de várias línguas, o aluno pode escolher um máximo de duas línguas obrigatórias na sua licenciatura, como nas outras universidades analisadas, e uma opcional em escolha livre.

A Universidade do Porto (UP), no entanto, apresenta a Licenciatura em Línguas Aplicadas, na qual o estudante pode seguir um dos dois percursos: tradução ou relações empresariais. Ainda que não seja uma licenciatura apenas de tradução, visto ter as duas opções, inclui uma vertente cujo foco é a mesma. Sendo assim, irei também analisar o plano de estudos da licenciatura, de forma a averiguar a formação disponibilizada, em comparação com as licenciaturas que já foram apresentadas.

Na figura 7 observam-se as unidades curriculares pertencentes a esta licenciatura, no percurso de tradução. O plano em si parece ser complexo, ainda que não tenha cadeiras que, por exemplo, na UL e na UNL são obrigatórias, como Terminologia. Também não tem unidades curriculares como Produção do Português Escrito, Teoria da Tradução ou alguma de legendagem, mas oferece, em contrapartida, Técnicas de

Comunicação Oral e Escrita. Oferece uma unidade curricular de Tradução Geral, contrariamente à UL ou à UNL, que oferecem práticas de tradução como tradução literária ou tradução de assuntos empresariais. Em relação à Faculdade de Letras da UL, a disciplina de Práticas da Tradução cobre a linguagem geral. As línguas a aprender nesta licenciatura incluem alemão, espanhol, inglês e francês e dentro das unidades curriculares opcionais e o estudante pode escolher qualquer uma pertencente ao 1º ciclo da UP ou alemão complementar. Um estágio ou seminário não fazem parte desta licenciatura.

The figure consists of three screenshots of a web application showing the curriculum plan for the Translation degree at the University of Porto. Each screenshot displays a table of courses for a specific year and semester.

1º Ano (Screenshot 1):

1º Semestre						2º Semestre					
Código	Sígl	Nome	Obs.	Créditos		Código	Sígl	Nome	Obs.	Créditos	
LA023	RIMEST	Recursos Informáticos e Métodos de Estado		6		CI026	TCOEI	Técnicas de Comunicação Oral e Escrita I		6	
		Línguas Estrangeiras: 1º ano, 1º S				LA015	IETRAD	Introdução aos Estudos de Tradução		6	
		Área de Cultura Estrangeira Contemporânea				LA013	ICINT	Introdução à Comunicação Intercultural		6	
								Línguas Estrangeiras: 1º ano, 2º S			

2º Ano (Screenshot 2):

1º Semestre						2º Semestre					
Código	Sígl	Nome	Obs.	Créditos		Código	Sígl	Nome	Obs.	Créditos	
HIST0023	HECONT	História da Europa Contemporânea		6		GEOGR023	GEOEUR	Geografia da Europa		6	
		Línguas Estrangeiras: 2º ano, 1º S						Área de Tradução Geral I, 2º ano, 2º S			
		Área de Linguística de Língua Estrangeira: 2º ano, 1º S						Línguas Estrangeiras: 2º ano, 2º S			

3º Ano (Screenshot 3):

1º Semestre						2º Semestre					
Código	Sígl	Nome	Obs.	Créditos		Código	Sígl	Nome	Obs.	Créditos	
		Línguas Estrangeiras: 3º ano, 1º S						Línguas Estrangeiras: 3º ano, 2º S			
		Área de Tradução Geral II						Área de Tradução Geral III			
		Unidades Curriculares Opcionais: 3º ano, 1º S						Unidades Curriculares Opcionais: 3º ano, 2º S			

Figura 7 – Plano de estudos da Universidade do Porto⁷

A minha formação em tradução, pela Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, foi bastante completa devido ao leque de cadeiras por escolher, que me permitiram descobrir em que vertente da tradução as minhas capacidades se inseriam melhor. Na licenciatura, com o Minor em Tradução, consegui inclusive traduzir de italiano para português, uma combinação de línguas que não costuma ser uma das

⁷ Consultado em: https://sigarra.up.pt/flup/pt/cur_geral.cur_view?pv_curso_id=456

opções oferecidas pelas faculdades no que toca a cadeiras práticas. Na FLUL, na licenciatura em tradução, o italiano faz parte das línguas possíveis para a língua B, sendo que a língua B escolhida inclui obrigatoriamente Prática da Tradução. No que toca ao Mestrado em Tradução, aprofundei os meus conhecimentos sobre tradução técnica e literária e sobre as suas diferenças, o que me permitiu decidir que é na tradução técnica que gostaria de trabalhar.

Ainda que a formação pela Faculdade de Letras seja assim tão completa, é possível que o meio de trabalho seja o maior contributo para adquirir mais conhecimentos e mais vocabulário, visto que se estará constantemente em contacto com a área na qual escolhermos traduzir. Por exemplo, ao escolher trabalhar na área de aviação sei que, ao longo do meu trabalho, conseguirei adquirir mais vocabulário e experiência, dado que no curso superior não tive contacto com a área. Não obstante, todas as aprendizagens são extremamente importantes, mesmo que sejam em áreas diferentes, para que um tradutor saiba como traduzir com rigor e qualidade.

Em contrapartida, seria interessante a oferta de uma cadeira na qual os alunos de tradução pudessem aprender sobre como entrar no mundo como *freelancer*, sobre como contactar clientes ou entrar no mercado de trabalho, sobre quanto cobrar por palavra e pelas suas traduções. Tudo isto é importante para que o aluno de tradução tenha uma noção não só dos valores praticados, mas também de como poderá iniciar o seu trabalho de uma forma mais conhecedora, de modo que não seja, de certa forma, explorado pelo mercado.

31989L0048

Directiva 89/48/CEE do Conselho de 21 de Dezembro de 1988 relativa a um sistema geral de reconhecimento dos diplomas de ensino superior que sancionam formações profissionais com uma duração mínima de três anos

*Jornal Oficial nº L 019 de 24/01/1989 p. 0016 - 0023
Edição especial finlandesa: Capítulo 6 Fascículo 2 p. 0192
Edição especial sueca: Capítulo 6 Fascículo 2 p. 0192*

DIRECTIVA DO CONSELHO

de 21 de Dezembro de 1988

relativa a um sistema geral de reconhecimento dos diplomas de ensino superior que sancionam formações profissionais com uma duração mínima de três anos

(89/48/CEE)

Figura 8 – Directiva N°89-48 CEE do Conselho de 21 de dezembro de 1988⁸

⁸ Consultado em: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A31989L0048>

A Diretiva N°89-48 CEE de 21 de dezembro de 1988, como apresentada na figura 8, indica que para se obter o diploma de ensino superior é necessário que a formação profissional seja de, no mínimo, três anos. Dessa forma, a duração mínima de um curso de tradução é também de três anos, como foi observado pela análise feita às licenciaturas acima. Ainda assim, o tradutor apenas beneficia se a formação se prolongar por mais tempo, sendo que terá mais prática e mais capacidades. Prova disso é que muitas empresas preferem, tendencialmente, que os seus tradutores sejam detentores de um mestrado (Gouadec, 2007 p.163). Ainda assim, os mestrados não foram analisados, dado que a Diretiva acima mencionada refere que a duração necessária para uma licenciatura seja de três anos.

Numa entrevista conduzida por Marta Cheresnovska, em 2013, Muegge revela que é crucial ensinar a um tradutor técnico como fazer a sua pesquisa *online*, dado que assim conseguirá encontrar a informação necessária de uma forma mais rápida e eficaz (Cheresnovska, 2013). O que se liga ao que foi previamente mencionado: se um tradutor não consegue traduzir nas áreas que gostaria durante a sua formação académica, então é importante que lhe seja ensinado como pesquisar, seja termos técnicos ou informação que seja útil para a sua área. Maia (2003), concorda com este ponto, revelando que, para além de ser necessário ensinar a um estudante de tradução uma área de especialidade em concreto, é também importante que se lhe ensine como se pode especializar numa outra área do seu interesse.

Ainda para Muegge (Cheresnovska, 2013), é importante que o aluno de tradução saiba diferenciar a TL da TT e que uma das características que diferencia um texto literário de um texto técnico é que o segundo está normalmente ligado seja a um produto, seja a um serviço. Também menciona que o seu objetivo principal enquanto professor é o de ensinar os seus alunos a compreender quais são as razões económicas que motivam a realização de projetos de tradução técnica e como satisfazer estas necessidades através do uso de ferramentas e processos de tradução de ponta.

Por outro lado, um tradutor técnico tem também de dominar a terminologia da área que escolher traduzir. Assim sendo, este complemento da tradução tem vindo a ser cada vez mais procurado por tradutores por compreenderem a sua importância e a necessidade de os traduzirem de forma correta, sendo que uma tradução errónea pode vir a ser feita nos casos em que se desconheça a terminologia a traduzir (Krieger, 2006).

Desta forma, é relevante ensinar aos tradutores, na sua formação, o quão valoroso é o conhecimento terminológico para a sua carreira.

Em contrapartida, um tradutor deverá saber que para obter todo o conhecimento terminológico necessário, o caminho não será facilitado. Isto porque termos técnicos e fraseologias vão surgindo com o passar do tempo devido ao facto de, num mundo cada vez mais globalizado, a tradução técnica ser mais procurada (Kriger, 2006). Sendo assim, um tradutor deverá manter-se atualizado e atento à possibilidade de aparecerem novos termos, pelo que é também fulcral ensinar aos estudantes de tradução que nesta carreira será necessário estarem a par dos acontecimentos, estarem atentos às notícias, jornais, redes sociais para recolherem informação relativa a essa nova terminologia que possa surgir.

Este último parágrafo é corroborado por Maia (2003), que frisa o quão relevante é ensinar aos tradutores que se saibam sempre atualizar no uso de tecnologias que vão surgindo. A autora ainda inclui um ponto de vista diferente: que um bom tradutor deve ser ensinado “a comunicar com colegas, clientes, e especialistas, como trabalhar em equipa, e como fazer *networking*”.

Então, tendo a informação apresentada até agora em conta, como se pode melhorar a formação de um tradutor técnico? Será que essa passa por uma diversificação das áreas pela Universidade? Ou será mais a aposta de Muegge (2013), que indica que o trabalho de um tradutor passa por ‘saber fazer’? A realidade é que, independentemente das áreas que a Universidade apresente ao tradutor, o interesse do mesmo poderá ser em áreas nas quais os professores não tenham tantas competências. Não sendo este um ponto negativo, visto que existem áreas complexas e, como foi mencionado ao longo do primeiro capítulo, é necessária muita pesquisa e conhecimento para que se possa traduzir uma determinada área, pelo que os professores que lecionam nas faculdades têm também as suas áreas de especialidade.

Deste modo, seria então impossível que um único professor pudesse lecionar diversas áreas numa única cadeira, lecionando assim aquelas em que trabalha, ou que tem mais conforto em passar conhecimento para os alunos. Seria contraproducente um professor lecionar sobre uma área que não compreende, visto que, dessa forma, os alunos também não conseguiriam adquirir o conhecimento necessário. Seguindo esta lógica, se um professor que nunca esteve em contacto com tradução de aviação, que

qualificações teria para lecionar esta área que, como qualquer outra, é uma área que requer rigor e compreensão, sendo que uma falha pode, inclusive, levar a perdas de vidas? É, então, importante não impingir essa tarefa aos professores, mantendo as áreas nas quais sempre traduziram.

Remetendo para a questão: como podemos então melhorar a formação dos tradutores? Penso que a resposta será ensinar os estudantes a pesquisar, como Muegge (2013) indica, mas não simplesmente pesquisar: saberem onde conseguem obter a informação e ferramentas que precisam, onde e como procurar glossários que lhes sejam úteis, quem contactar, entidades que os possam ajudar.

Um bom tradutor é também um tradutor que saiba pesquisar e encontrar tudo aquilo que necessita, pelo que, por exemplo, uma cadeira optativa específica sobre ‘como se especializar’ seria uma das estratégias a adotar para a melhoria da formação dos tradutores. Os estudantes seriam avaliados pela sua capacidade de pesquisa de informação e obtenção da terminologia necessária para uma área a seu gosto. Uma cadeira na qual os estudantes indicassem uma área em que teriam interesse, e ao longo do semestre mostravam a sua capacidade de procurar e aprender mais sobre essa área, com a ajuda de ferramentas facultadas pelos professores. Sendo que poderia haver a possibilidade de o professor não conhecer os termos técnicos de uma determinada área, seria importante que o aluno mostrasse as referências e glossários de onde retirou os termos de modo a comprovar toda a sua pesquisa, bem como um trabalho final a explicar como a mesma foi elaborada.

No que toca a tradução técnica de aviação, a formação de um tradutor cuja área de interesse seja esta, passa muito pela pesquisa do próprio e não necessariamente formação apenas na Faculdade. Um tradutor tem de estar em constante atualização, independentemente da área que escolher, visto que os termos vão alterando, novos termos vão aparecendo. Para isso é necessário que pesquise e que se mantenha atento aos acontecimentos do mundo. Em aviação não é diferente, um tradutor terá de fazer sempre a sua pesquisa para que o rigor da tradução e a segurança sejam assegurados.

2. Tradução Técnica de Aviação

Neste capítulo a área abordada será o foco desta dissertação: aviação, de modo a entender se é uma profissão fulcral para o meio, ou se estará perto do seu fim.

2.1 A língua dos céus

Inicialmente, a *lingua franca* da aviação era o francês (Peixoto, 2020) e, curiosamente, referiam-se à indústria, de 1860 a 1918, como *navigation aérienne*. Contudo, após a Segunda Guerra Mundial, a indústria da aviação passou a ser dominada pelos países cuja língua era o inglês (McMillan, 1998, p. 29). Ainda assim, Peixoto (2020) argumenta que o francês continua a ter uma grande influência na indústria.

Explicando mais detalhadamente, Peixoto (2020) argumenta que a mudança de língua internacional do francês para o inglês se deve não só ao facto de os Estados Unidos da América se terem expandido economicamente, após a Segunda Grande Guerra, mas também ao facto de o fluxo de passageiros da aviação comercial ter aumentado entre 1944 e 1977. Devido a este aumento, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), sugeriu que se passasse a utilizar o inglês, para que a terminologia da área se tornasse mais padronizada. A tradução técnica de aviação de inglês para outras línguas passou a ter mais procura com esta alteração, não obstante, os problemas terminológicos foram alvo de ainda mais atenção

Ainda que, de acordo com a autora (Peixoto, 2020), o inglês seja a língua atual da aviação, o francês continua a ter a sua importância. Aprofundando um pouco mais, o inglês aeronáutico é, de acordo com Tosqui-Lucks e Prado (2020), utilizado por pilotos e controladores como linguagem de comunicação, enquanto o inglês técnico de aviação é utilizado por todos os funcionários da indústria, incluindo os dois mencionados previamente.

Com o tempo, a OACI compreendeu que a falta de proficiência em inglês foi uma das causas de acidentes aéreos que levaram à perda de mais de mil vidas (ICAO/OACI, 2004). Como tal, criou os chamados Language Proficiency Requirements (LPRs), em 2003, para que os pilotos e controladores de tráfego aéreo (ATCO) comunicassem mais facilmente entre si. Porém, ainda que a OACI tenha criado estes parâmetros como guia para o inglês utilizado na indústria, a agência não tem a

influência, ou o poder, para os implementar, dado que isso depende das autoridades de aviação de cada país (Tosqui-Lucks e Prado, 2020).

“The LPRs are a set of parameters to guide aviation English requirements mainly towards ATCOs and pilots, who have to be licensed for international operations.” (Tosqui-Lucks e Prado, 2020).

Em todo o caso, estes parâmetros, que foram publicados em 2004, analisam a proficiência dos trabalhadores em seis áreas linguísticas diferentes: pronúncia, estrutura, vocabulário, fluência, compreensão e interação, com níveis de 1 a 6. É necessário que um piloto ou ATCO consiga, pelo menos, o nível 4 de modo a obter a licença de proficiência. Estes parâmetros seriam uma ajuda no que toca à comunicação por rádio utilizada pelos pilotos e controladores de tráfego aéreo (Tosqui-Lucks e Prado, 2020).

Um estudo elaborado por Kim em 2012 analisa a importância dos LPRs para pilotos e controladores de tráfego aéreo coreanos. O questionário consistiu em 23 questões de resposta curta, múltipla e longa, para se compreender melhor a opinião de cada um. No total, 300 pilotos e 100 controladores de tráfego aéreo responderam a este questionário e os resultados provaram ser surpreendentes. Os mesmos revelam que o conteúdo dos testes de proficiência da OACI em nada era relevante para o que a sua profissão exige. Foram feitas várias queixas sobre a qualidade dos testes e, inclusive, muitos dos inquiridos acreditam que o governo coreano apenas aceitou estes parâmetros da ICAO para que não perdesse o seu estatuto de membro (Kim, 2013).

Sendo assim, se até mesmo parâmetros criados para agilizar a comunicação entre pilotos e controladores, quando se deparam com situações imprevistas e que não fazem parte da sua rotina (Bullock, 2018), não são o suficiente para reduzir estas falhas que têm vindo a ser uma preocupação crescente na indústria (Kim, 2013), com que problemas terá um tradutor de se deparar, visto que este terá ainda menos formação?

2.2 Principais problemas de um tradutor

No que toca a aviação, sendo uma área em que qualquer falha possa ser crítica e a causa de um acidente, é de maior importância que um tradutor seja detentor de todo o

conhecimento necessário para a tradução de um meio que requer rigor, não apenas pela parte de um tradutor, mas de todos os trabalhadores.

2.2.1 Formação

Uma das maiores dificuldades de um tradutor técnico de aviação e, provavelmente, a primeira com que se depara na sua especialização, é na formação. Tal como mencionado no capítulo anterior, a formação de um tradutor técnico passa tanto pela Universidade, bem como por pesquisar o que precisa de uma forma autónoma, para que se especialize na área que deseja. Ainda assim, será que há outras formas de um tradutor técnico de aviação se especializar?

Tendo em mente que os pilotos aprendem a pilotar em escolas de aviação, bem como assistentes de bordo passam muitas vezes por uma formação também nessas mesmas escolas, seria possível incluir, não necessariamente um curso específico para tradutores, mas talvez uma formação na qual poderiam lecionar a terminologia, os termos técnicos e o que for necessário para que um tradutor se forme na área com a certeza de aprender tudo corretamente. Sendo assim, de forma a verificar se esses cursos ou formações são oferecidos, contactei diversas escolas de aviação em Portugal: a Sevenair, a L3Harris, o Aero Club do Porto, o Aero Clube de Leiria, o Aero Clube de Coimbra, a 7G Academy, a Força Aérea Portuguesa e a Air Dream College.

“Cara Nicole, obrigada pelo seu interesse na Sevenair Academy. Não dispomos de curso para tradutores na área técnica do Inglês. Posso aconselhá-la, contudo, a pesquisar na área do Aviation English. Em Portugal não há muitas pessoas com essa certificação...” (Sevenair Academy, resposta de 2022).

“Exma. Sra. Nicole, obrigada pelo seu email. Serve o presente para informar que não dispomos de um curso de formação para tradutores focado nas questões da aeronáutica.” (L3Harris, resposta de 2022).

“Boa tarde cara Nicole. Parabéns pela área escolhida. Julgo que haverá muito poucas pessoas com capacidades nesta área. Infelizmente não temos um curso de tradução. Posso é recomendar que integre o nosso curso de piloto privado e assim ganhar a bagagem técnica necessária que lhe irá dar uma grande ajuda na sua área. Disponível para qualquer esclarecimento adicional.” (Aero Club do Porto, resposta de 2022)

“Bom dia Sra. Nicole, infelizmente não possuímos qualquer tipo de curso de tradução. No entanto caso esteja interessado temos vários pilotos e instrutores no nosso aeroclube que dominam bem o inglês e que poderiam fazer esse tipo de trabalho. Obrigado.” (Aero Clube de Leiria, resposta de 2022).

“Cara Nicole. O Aero Clube de Coimbra não tem esse curso especificamente. No entanto, faz parte da formação teórica dos nossos cursos de "Piloto Privado de Aeronaves" a disciplina de "Legislação Aeronáutica" ("Air Law"), em que os alunos são preparados para o correspondente exame na ANAC realizados em Inglês, pelo que o domínio de toda a terminologia em Inglês é fundamental.” (Aero Clube de Coimbra, resposta de 2022).

“Bom dia D. Nicole. Em primeiro lugar as nossas desculpas pela resposta tardia, mas somos uma empresa de pequena dimensão e estamos num período de férias. Em resposta à sua questão, a nossa empresa dedica-se exclusivamente à formação de pilotos de ultraleve e por esse motivo, não temos nenhuma formação noutras áreas.” (7G Academy, resposta de 2022).

“Boa tarde. Desde já agradecemos o interesse na Força Aérea. Na Força Aérea Portuguesa não existe qualquer tipo de curso relacionado com Tradução. Em caso de dúvida não hesite em contactar.” (Força Aérea Portuguesa, resposta de 2022).

“Boa tarde Nicole (...) sou o responsável de comunicação da Air Dream College. Muito gosto! Respondendo diretamente à sua questão, não, não temos nenhum curso para tradutores. Experimente contactar a ANAC (Autoridade Nacional de Aviação Civil). Alguma outra duvida não hesite em contactar.” (Air Dream College, resposta de 2022).

No caso da área de *aviation english*, área sugerida pela Sevenair Academy, o tradutor continuaria com um problema em mãos: não obteria o conhecimento necessário de termos técnicos em português europeu. Ainda assim, seria um bom método para entrar em contacto com os termos da língua inglesa, de modo a saber os corretos.

Foi também sugerido contactar a ANAC, sendo esta uma excelente sugestão devido à existência de um glossário com alguns termos técnicos de aviação em inglês, já traduzidos para português. Certos termos mantêm-se em inglês, sendo então colocados em itálico. No documento também se pode verificar uma grande variedade de termos, apenas em português. Se o tradutor já tiver conhecimento dos termos em inglês, então poderá associar aos termos disponibilizados pela ANAC, que contêm também o significado de cada um deles.

O Aero Clube de Leiria foi o único que propôs alguma ajuda direta, ainda que não disponha de um curso para tradutores. Após um novo contacto, a ajuda oferecida passava por uma tradução dos termos técnicos necessários, de inglês para português ou então a retroversão, pelos pilotos e trabalhadores da escola. Sendo estes especializados na área, a disponibilidade para ajudar na tradução de alguns termos é notória, visto que, desta forma, o tradutor conseguirá ter certezas de que os mesmos estão devidamente traduzidos.

Tendo então todas as respostas em conta, depreende-se que um tradutor, em Portugal, que queira procurar alguma ajuda dentro das escolas de aviação disponíveis, vai deparar-se com uma certa dificuldade em tê-la. Deste modo, no que toca ao conhecimento dos termos técnicos necessários, o tradutor técnico de aviação terá de se fiar em glossários que estejam disponíveis, como o da ANAC, de modo a reter o maior número de termos possível, ou da boa vontade de escolas como o Aero Clube de Leiria, que se propôs a ajudar de uma forma muito útil. Terenzi e Pantoja (2018) corroboram a importância dos glossários, expondo que a sua utilização é útil na formação de um tradutor, para que este possa traduzir de uma forma correta e “compreender informações que não estão escritas na sua língua materna”.

Uma forma de evitar todos os problemas com que o tradutor técnico se depara na sua formação, passaria por escolas de aviação disponibilizarem glossários de auxílio ao estudo. A ANAC também poderia disponibilizar um glossário apto para tradutores, com todas as definições necessárias, para que estes possam tirar as suas dúvidas facilmente.

2.2.2 Terminologia e termos técnicos

Na aviação existe uma língua internacional, na qual todos os trabalhadores devem saber comunicar sem qualquer problema: o inglês. A indústria da aviação era dominada pelos países cuja língua era o inglês após a Segunda Guerra Mundial tornando-a, portanto, na *língua dos céus* (McMillan, 1998, p. 29).

Num meio tão rigoroso quanto a aviação, dado que os trabalhadores devem falar a língua internacional, qual será o nível do seu inglês? Durante anos se pensou que, devido a toda a informação trocada entre piloto e ATCO, sendo que essa passa por muitos números e letras, uma pessoa cujo inglês não seja tão avançado, mas que

conheça o alfabeto fonético da OACI, conseguiria perfeitamente trabalhar no meio e comunicar sem problemas (Goertz, 1997).

Todavia, a comunicação entre controlador-piloto, de acordo com Bajaj (2019) continua a ser extremamente complexa, visto que é maioritariamente verbal, ainda que possam comunicar por mensagem em vez de rádio. Portanto, esta comunicação entre ambos acaba por se tornar numa comunicação de risco e que pode comprometer a segurança da indústria. Reason (2008) concorda com este aspeto e afirma que a comunicação entre piloto e controlador deve ser feita de uma forma clara e sem erros, visto que a indústria é de alto risco.

Na seguinte figura, resultante de um estudo feito a pilotos e controladores de tráfego aéreo (Bullock, 2018, p.9), podemos observar quais são as tarefas do trabalho que levam a falhas de comunicação entre controlador-piloto.

ATCO	Pilot
Manageable	Manageable
Anticipation / preparation / planning	Controlling, managing aircraft
Listening (other frequencies /colleagues)	Flight preparation
Phone calls	Language proficiency
Planning – mental/external	Listening to more than one frequency / aircraft
Reacting	Negotiating / informing / instructing
Scanning – screens, aerodrome, weather, etc	Problem – SARPS/checklists/problem solving
	Technical issues
	Expectancy

Influential	Influential
Emergency situations – 3 rd parties	Cultural influences
Equipment limitations and serviceability	Multiple discourse communities: – passenger, cabin crew, ATC, Operations, Handling agent.
External events (Volcanic Ash / Strikes / Weather)	Specifics of a situation (technical issues, passengers, weather)
Flight plan management	Technical limitations of communications / ground facilities
Language proficiency of other speakers	TWR/GRD/ACC/APP – ATCO workplace
Sub consciousness	

Figura 9 – Causas de falhas de comunicação entre controlador-piloto (Bullock, 2018).

Esta pesquisa visa compreender os fatores contextuais da comunicação de rádio e, ainda que, de acordo com Bullock (2018), não seja uma pesquisa exaustiva, podemos, com a figura 9, entender que as tarefas comuns do trabalho, como pilotar a aeronave para um piloto ou o planeamento de aterragens e descolagens para um controlador, podem servir como “distrações” que os levam a comunicar erroneamente entre si. Esta é uma prova do quão complexo é o meio da aviação.

Uma outra razão frequente de falhas de comunicação é causada pela ambiguidade do discurso, sendo, inclusive, a raiz de um acidente que totalizou 87

vítimas em França. Esta ambiguidade pode dever-se não só à carga horária dos trabalhadores, mas também ao facto de os pilotos e controladores de tráfego aéreo compreenderem as mesmas palavras de forma diferente (McMillan, 1998). Algo que dificulta ainda mais a comunicação controlador-piloto é, de acordo com Terenzi e Pantoja (2018), a utilização de manuais e materiais de ensino na língua inglesa. Não só isso, como também o facto de o inglês não ser um inglês mais “comum”, mas sim um inglês mais técnico e, para um tradutor, saber os termos a adotar não é simples.

No que toca a esse inglês técnico, mesmo entre entidades diferentes de aviação, a fraseologia utilizada varia, o que, novamente, pode ser causa de alguma confusão entre os profissionais da indústria. Na seguinte tabela de Bajaj e Majumdar (2021), podemos observar algumas diferenças entre a OACI, a Autoridade de Aviação Civil (CAA) e a Administração Federal de Aviação (FAA).

ICAO	Civil Aviation Authority – CAA, UK Adheres largely to ICAO (OACI) standard	Federal Aviation Authority – FAA, USA	Definition of Concept.
Vacate	Vacate	Exit	Moving away from something.
PAN PAN PAN	PAN PAN PAN	Minimum fuel advisory	Signalling emergency due to, for example, low fuel state.
Ramp	Apron	Apron Runway Tarmac	Paved parking area excluding ramp and taxiway.
Line up and wait	Line up and wait	Taxi into position and hold	Clear to line up on the departure runway but not cleared to take off.
Descend now	Descend now	Descend	Ambiguity between descending now or later.
Taxi to holding position	Taxi to holding position	Taxi into position and hold	Taxi to, and hold at, a point clear of the runway.

Tabela 4 – Diferenças entre entidades de aviação (Bajaj e Majumdar, 2021).

Observando esta tabela de Bajaj e Majumdar (2021), pode ser constatado que as fraseologias utilizadas diferem entre três das maiores e mais importantes agências de aviação, todavia, o significado mantém-se. Se com estas fraseologias mais simples escolhidas pelos autores já se observa esta diferença, então no caso de fraseologias cuja complexidade seja maior pode ser ainda mais difícil encontrar alguma semelhança entre agências. Qualquer diferença pode ser a causa de uma ambiguidade de tradução ou de comunicação, pelo que é importante estar ciente do vocabulário utilizado por cada agência. Consequentemente, o tradutor deverá ter uma atenção redobrada para garantir que a sua tradução será de qualidade e fidedigna, e que tem conhecimento destas diferenças que possam pôr em causa a segurança aeronáutica.

Bajaj et al. (1997), debatem também que, até na própria língua internacional da aviação, a Boeing e a Airbus Industries, ambas fabricantes de aeronaves, utilizam termos diferentes para algo com o mesmo propósito, em semelhança às agências previamente mencionadas. No *cockpit*, existe um interruptor que tem como função permitir a entrada de combustível na turbina. A Boeing refere-se a esse interruptor como *fuel control switch*, no manual técnico de 1997 do Boeing 747-400 (British Airways, 1997) e a Airbus refere-se como *engine master switch*, no manual técnico do Airbus A320 de 1991 (British Airways, 1991).

Ainda de acordo com os autores (1997), entre trabalhadores são também utilizados termos diferentes para algo com a mesma função. O termo técnico *dump valve*, que para um piloto é “uma válvula, por vezes instalada nos tanques de combustível das aeronaves, para permitir que, durante uma emergência, os tanques se esvaziem” (Transportation Safety Institute, 1975, p. 27), para um engenheiro aeronáutico significa que é “uma válvula automática que, quando a pressão do combustível cai abaixo de um determinado valor, rapidamente escoar o coletor de combustível” (Cescotti, 1993, p. 92).

Tendo estes dois exemplos em consideração, é então importante que o tradutor, para além de ter um conhecimento alargado da terminologia de aviação, precisa de ter também conhecimento destas diferenças entre companhias, entre fabricantes e entre setores. Acresce dificuldade ao seu trabalho, visto que são mais termos a adotar. Terá de ser feita uma pesquisa mais extensa para entender quais são as diferenças e onde e como são aplicadas.

Posto isto, um tradutor técnico deve estar sempre pronto para traduzir termos de uma área mais especializada, se for essa a sua área de tradução. Simples palavras, cujo significado sempre foi um desde a aprendizagem de uma determinada língua, podem dificultar o trabalho de um tradutor. Como exemplo, podemos pegar nas palavras inglesas *nut* e *spring*, cujo significado é, respetivamente, *noz* e *primavera*. Por outro lado, se pegarmos nessas mesmas palavras e as procurarmos numa área de especialidade, neste caso da área de mecânica, sendo também uma área de tradução na aviação, *nut* passa a ser *porca*, utilizada com um parafuso, e *spring* traduz-se para *mola* (Rabello, 2012).

A terminologia tem então um papel muito importante na aviação e sendo, na realidade, um fator que origina falhas de comunicação entre pilotos e controladores de tráfego aéreo (Bajaj, 2019), é imperativo que se chegue a um consenso relativamente à terminologia a adotar, para que todos os envolvidos no meio consigam comunicar entre si e para que os tradutores não tenham ainda mais dificuldades ao longo das suas traduções.

“In aviation, specialist communication can play a safety-critical role.”
(Bajaj, 2019).

Para que um tradutor português consiga adquirir os termos técnicos necessários, de modo a traduzir na indústria sem erros que prejudiquem também, por exemplo, a comunicação entre piloto-controlador, tem de procurar por glossários bilingues que o auxiliem. Um glossário que seria indicado para esses fins é, como mencionado mais acima, o glossário da ANAC, que contém a explicação de alguns termos técnicos e a sua tradução de inglês para português. Ainda assim, poucos termos são apresentados nesse glossário.

É também fulcral ensinar inglês de uma forma coesa a todos os trabalhadores do meio, para que o discurso não seja ambíguo e para que todos associem um único significado a uma palavra exata. Em 1977 deu-se um dos maiores acidentes de aviação, em Tenerife, devido a, precisamente, uma falha de comunicação entre os pilotos e os controladores de tráfego aéreo. Billings e Cheaney (1981) concluíram então que os pilotos não estavam cientes do quão problemática poderia ser uma falha de

comunicação a este nível. Após esse acidente, foi reforçado o ensino de inglês, ainda assim, Bajaj (2019) argumenta que estes problemas ainda são frequentes.

Com estas observações, podemos então concluir que, se é difícil um piloto e um controlador de tráfego aéreo comunicarem entre si sem ambiguidades e falhas, mesmo com formação na área por escolas, o tradutor terá uma dificuldade mais acrescida no que toca à procura dos termos técnicos corretos a utilizar.

2.2.3 Glossários

Como já foi mencionado previamente, a falta de glossários no par de línguas inglês-português é notória, sendo que o único disponível em português europeu e *online* é o glossário da ANAC⁹, algo que dificultará a formação de um tradutor que se queira especializar em aviação.

Este glossário da ANAC (2015) é um glossário que ambiciona “simplificar, facilitar, uniformizar e sistematizar critérios, saberes, práticas e procedimentos relativos à atividade do setor da aviação civil” ao apresentar diversos conceitos e tecnicidades de forma clara. Contudo, quem o escreveu e aqueles que contribuíram para a elaboração deste glossário, afirmam que o documento apresenta todos os conceitos que se podem encontrar em diferentes documentos e normativos.

Ao longo da análise feita ao glossário, poderemos observar que certos termos, como *wide-body aircraft*, *cabin altitude*, *flaps*, estão em falta. Se são termos utilizados na linguagem de aviação, o inglês, então, à partida, a sua tradução deveria constar deste glossário. Como não é o caso, será mesmo que se pode afirmar que todos os conceitos estão presentes no mesmo?

É um glossário dividido em três partes, de acordo com os próprios autores (2015):

- Primeira parte: siglas, acrónimos e abreviaturas que são utilizadas pelos profissionais e trabalhadores da área da aviação;

⁹ Consultado em:
https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Publicacoes/estudos/glossario_da_aviao_civil.pdf

- Segunda parte: definições de terminologia técnica da aviação, que podem servir como ajuda para os tradutores e profissionais consolidarem os seus conhecimentos relativos a cada um desses termos;
- Terceira parte: diversas referências legislativas “nas quais constam os conceitos e definições ali explanados, uniformizados e concentrados”.

É então, à partida, um glossário muito bem estruturado e elaborado. Analisando-o mais detalhadamente, apenas siglas, abreviaturas e acrónimos são apresentados em inglês e com tradução para português europeu. Porém, estes incluem fraseologias e termos utilizados na área da aviação, incluindo a sua respetiva tradução, mas não a sua definição, que seria uma mais-valia para qualquer trabalhador da indústria. O facto de terem elaborado esta primeira parte do glossário através de siglas, abreviaturas e acrónimos é fora do comum, visto que normalmente não é a forma como se apresentam os termos num glossário.

Na tabela 5 encontram-se alguns exemplos da forma como são apresentadas siglas, abreviaturas e acrónimos no glossário elaborado pela ANAC de Portugal em 2015.

Inglês	Português europeu
DOV	Diretor de Operações de Voo
ELT (Emergency Locator Transmitter)	Transmissor Localizador de Emergência
FATO (Final Approach and Take-Off Area)	Área de Aproximação Final e Descolagem
ICAA (Internacional Civil Airports Association)	Associação Internacional de Aeroportos Civis
kt (Knot)	Nó – Milha por hora
L	Lima ¹⁰

Tabela 5 – Siglas, abreviaturas e acrónimos retirados do glossário da ANAC (2015).

Em contrapartida, o facto de a ANAC apresentar os termos desta forma até pode ser benéfico para o tradutor, visto que assim toma conhecimento das siglas oficiais. Não

¹⁰ Método de pilotos e ATCO comunicarem uma letra entre si sem falhas de comunicação.

obstante, ainda que seja algo positivo, as siglas, as abreviaturas e os acrónimos perdem-se na tradução para o português, pelo que poderá deixar em aberto o que fazer com determinada sigla: se esta se mantém como na língua original, ou se se traduz.

Em certos casos o glossário da ANAC apresenta a sigla também traduzida, como é o caso do exemplo relativo à International Civil Aviation Organization, cuja sigla, em inglês, é ICAO, mas que, traduzida para português, já é apresentada como OACI em conjunto com a tradução Organização da Aviação Civil Internacional.

Na figura 10 podemos verificar este exemplo.



Figura 10 – Tradução da sigla ICAO (ANAC, 2015).

No caso da outra sigla presente também na figura 10, da Associação Internacional de Aeroportos Civis, podemos constatar que algumas siglas apresentam uma tradução e outras não. Talvez se possa argumentar que aquelas sem tradução, ou são para manter como na língua de partida ou simplesmente são siglas, abreviaturas ou acrónimos em que não exista ainda uma tradução oficial, por falta de necessidade da mesma. De qualquer modo, o glossário da ANAC não explica o porquê.

No que toca ao dito glossário da aviação civil, em que já são apresentados os termos técnicos utilizados na área, estes são apenas em português. O glossário expõe o significado de cada um dos termos, o que será uma grande ajuda para que o tradutor consiga perceber corretamente cada um. Em contrapartida, o tradutor terá de corresponder o significado do glossário da ANAC ao significado de algum glossário fidedigno em inglês, para que possa associar os termos de cada língua, algo que consome mais tempo.

Dois glossários a ter em conta são o glossário *online* da ANACPédia¹¹ do Brasil e um glossário¹² encontrado numa plataforma com vários documentos, que inclui mais de 1000 expressões aeronáuticas. Contudo, estes glossários não se encontram em português europeu e podem existir divergências nos termos técnicos utilizados no Brasil e em Portugal, tal como existem diferenças entre agências de aviação.

Não existe propriamente um consenso relativamente à data em que o glossário da ANAC do Brasil apareceu na *intranet* da agência, sendo que Silva (s.d.) indica que apareceu em 2011, no entanto, Andrade et al. (2014) argumenta que o mesmo apenas ficou disponível na *intranet* da ANAC desde junho de 2012. Por outro lado, estão em concordância no que toca à disponibilidade do glossário na *internet*, que foi em 2013.

Uma particularidade sobre este glossário encontrado da ANAC do Brasil é que, apesar de ter sido elaborado “por servidores da Superintendência de Gestão de Pessoas – SGP da ANAC¹³”, este apresenta definições e descrições que, de acordo com a apresentação do *website*, não são interpretações ditas oficiais da ANAC, acrescentado que a utilização profissional do glossário não é aconselhada. Os termos técnicos, no entanto, são os oficiais.

Este glossário é, como já foi mencionado, um glossário *online* e não um documento, cuja primeira página se encontra com as letras por ordem alfabética, na qual se poderá clicar na que se pretende.



Figura 11 – Página principal do glossário inglês/português da ANACPédia.

¹¹ Consultado em: https://www2.anac.gov.br/anacpedia/ing_por/ing-por.htm

¹² Consultado em: <https://www.doccity.com/pt/aviation-glossary/4763068/>

¹³ Retirado de: <https://www2.anac.gov.br/anacpedia/apresentacao.html>

Observando então a figura 11, se clicarmos numa das letras, será carregada uma nova página, no mesmo separador, que mostrará todos os termos que o glossário tem disponíveis de uma determinada letra. Ao escolher um termo, uma nova página será novamente carregada, apresentando depois, na grande maioria, as seguintes informações relativas ao termo:

- Termo em inglês;
- Sinónimos;
- Primeira definição, seguida de fonte da mesma;
- Segunda definição, seguida da fonte da mesma;
- Nota;
- Contexto do termo;
- Subárea (por exemplo, no caso de *aborted takeoff*, a subárea é *piloting*);
- Termos relacionados (no caso de *aborted takeoff*, o termo relacionado é *takeoff*);
- Tradução do termo.

Como tal, é um glossário muito detalhado que informa quem o consultar de uma forma clara e bem estruturada, com informações pertinentes como a definição e o contexto.

Na seguinte tabela encontram-se reunidas algumas diferenças entre a ANAC de Portugal e a ANAC do Brasil.

Termo em inglês	Tradução da ANAC (PT)	Tradução da ANAC (BR)
AIREP (Air-report)	Reporte de Aeronave em Voo	Aeronotificação
CWY (Clearway)	Área Livre de Obstáculos	Zona Desimpedida
EGPWS (Enhance Ground-Proximity Warning System)	Sistema para Aviso de Proximidade do Solo	Sistema aprimorado de aviso de proximidade do solo
FDR (Flight Data Recorder)	Registador de Parâmetros de Voo	Gravador de dados de voo
IFSD (In-flight Shut Down)	Paragem de Motor em Voo	Parada de motor em voo
LDA (Landing Distance Available)	Distância Disponível para Aterragem	Distância disponível para pouso
MOCA (Minimum Obstacle Clearance Altitude)	Altitude Mínima para Livrar o Obstáculo	Altitude mínima livre de obstáculos
PIC (Pilot-in-command)	Piloto Comandante	Piloto em comando

SMS (Safety Management System)	Sistema de Gestão de Segurança Operacional	Sistema de gerenciamento da segurança operacional
STAR (Standard Instrument Arrival)	Rotas Padronizadas de Chegada por Instrumentos	Chegada padrão por instrumentos
SWY (Stopway)	Área de Paragem	Zona de parada
TCAS (Traffic Collision Avoidance System)	Sistema Aviso de Anticolisão	Sistema de alerta de tráfego e prevenção de colisões
TLOF (Touchdown and Lift-Off Area)	Área de Toque e de Descolagem	Área de toque e elevação inicial
VFR (Visual Flight Rules)	Voo Operado Segundo as Regras de Voo Visual	Regras de voo visual

Tabela 6 – Diferenças entre a ANAC de Portugal (2015) e a ANACPédia do Brasil¹⁴.

Observando os exemplos presentes na tabela 6, podemos compreender algumas diferenças. No caso de *air-report*, o termo em português europeu, *reporte de aeronave em voo*, é completamente diferente em português do Brasil, *aeronotificação*. Noutros casos, como no exemplo de *landing distance available*, apenas uma palavra diferente (*aterragem*, em português europeu, passa para *pouso* em português do Brasil) pode suscitar dúvidas na comunicação controlador-piloto.

O caso do TCAS, importante numa aeronave, é interessante, visto que o glossário português europeu traduz do termo *traffic collision avoidance system* e o português do Brasil traduz do mesmo termo, com uma ligeira diferença, *traffic alert and collision avoidance system*. O TCAS foi criado para reduzir a possibilidade de colisões durante o voo, sendo que o sistema consegue discernir quando uma aeronave está próxima, ao ponto de constituir uma ameaça e resultar numa colisão (Harman, 1989).

Ao pesquisar pelo termo mais correto, num manual oficial da OACI (ICAO, 2006) consta como no glossário da ANAC do Brasil. No manual oficial do TCAS II da Administração Federal de Aviação (FAA, 2011), o termo surge da mesma forma. No entanto, numa revista da Airbus sobre segurança (Botargues, 2008), o termo é utilizado como no glossário da ANAC de Portugal. Podemos então depreender que o termo tem estas duas vertentes. Sendo que a OACI tem sede em Montréal e a FAA em Washington,

¹⁴ Consultado em: <https://www2.anac.gov.br/anacpedia/apresentacao.html>

ambas na América do Norte, e a Airbus está sediada em Leiden, que fica na Europa, pode também ser um fator para esta diferença.

É interessante ressaltar que, enquanto se mantém *área* no português europeu ao longo de todos os termos (*clearway* traduz para *área livre de obstáculos*, *stopway* para *área de paragem* e *touchdown and lift-off area* para *área de toque e de descolagem*), no português do Brasil optam por escolher *zona* se o termo for algo como *clearway* (*zona desimpedida*) ou *stopway* (*zona de parada*), no entanto, quando o termo inglês menciona *área*, como é o caso de *touchdown and lift-off area*, o termo já é traduzido para *área*, ficando então como *área de toque e elevação inicial*.

O glossário da ANAC de Portugal é então mais coerente, graças a manter a *área* ao longo dos seus termos oficiais. O glossário da ANACPédia do Brasil, todavia, a diferenciação de *zona* e *área* pode suscitar algumas dúvidas e confusão na comunicação entre controlador e piloto. A coerência do glossário da ANAC de Portugal faz com que os profissionais interiorizem a mesma palavra, sendo que os únicos termos em que se traduz para *zona* são quando o termo em inglês faz essa diferenciação também.

“**ATZ** (*Aerodrome Traffic Zone*): *Zona de Tráfego do Aeródromo*”
(Exemplo de termo técnico com *zona*, ANAC Portugal, 2015).

Qualquer diferença é crucial no que toca à segurança da indústria. Deste modo, um tradutor deverá apenas seguir os glossários que tem disponíveis na sua língua, com o vocabulário utilizado pelo seu país. Em Portugal um tradutor deverá seguir apenas os glossários escritos e traduzidos para português europeu, sendo que, no Brasil, um tradutor deverá seguir os glossários que encontrar escritos em português do Brasil. Assim, o tradutor técnico de aviação não será induzido em erro e poderá assegurar que as suas traduções vão de encontro aos termos utilizados no seu país.

Também é interessante verificar que, nos exemplos em que a tradução difere muito entre o glossário PT-PT e o glossário PT-BR, o glossário em português europeu tende a traduzir de uma forma com mais palavreado, enquanto o glossário em português do Brasil tende a ser mais sucinto nas suas traduções. No entanto, nos restantes casos e

quando a tradução se diferencia por apenas uma palavra ou pouco mais, ambos os glossários tendem a usar o mesmo número de palavras.

Na figura 12 podemos analisar alguns dos exemplos acima mencionados.

Inglês	ANAC (PT)	ANAC (BR)
AIREP (Air-report)	Reporte de Aeronave em Voo	Aeronotificação
CWY (Clearway)	Área Livre de Obstáculos	Zona Desimpedida
LDA (Landing Distance Available)	Distância Disponível para Aterragem	Distância disponível para pouso
MOCA (Minimum Obstacle Clearance Altitude)	Altitude Mínima para Livrar o Obstáculo	Altitude mínima livre de obstáculos

Figura 12 – Exemplos em que a tradução difere no número de palavras.

Podemos então analisar, pelos exemplos apresentados na figura 12, que as traduções mais aproximadas são aquelas em que se mantém um número semelhante de palavras. Por outro lado, em exemplos como *air-report* e *clearway*, a tradução de Portugal opta por mais palavras que a do Brasil, resultando, respetivamente, em *reporte de aeronave em voo/aeronotificação* e *área livre de obstáculos/zona desimpedida*.

A tradução do termo *minimum obstacle clearance altitude* da ANAC de Portugal é interessante visto que utilizou um discurso mais formal que a tradução dos seus colegas brasileiros, ao traduzir como *altitude mínima para livrar o obstáculo*, sendo um grande impedimento para aproximar este termo da tradução da ANAC do Brasil, que é mais simples e, a meu ver, acessível. A tradução de Portugal torna-se, inclusive, de difícil compreensão.

Ainda que o tradutor se depare com termos que não estejam presentes no glossário da ANAC de Portugal e que mais unidades terminológicas sejam apresentadas no glossário da ANAC do Brasil, não os deverá adotar como termos oficiais, sendo que existem estas diferenças que podem ser prejudiciais para a segurança da aviação. Para o

tradutor garantir que a sua tradução é, de facto, uma tradução de qualidade, deve reger-se pelo glossário que lhe é mais indicado.

Todavia, também há termos técnicos que só se encontram traduzidos no glossário da ANAC de Portugal, incluindo termos que são considerados importantes para a deteção de problemas na aeronave e que ajudam o piloto no seguimento das ações a tomar relativamente aos mesmos.

Na seguinte tabela estão reunidos alguns exemplos desses termos, cuja tradução se encontra apenas no glossário em português europeu.

Termo em inglês	Tradução da ANAC (PT)
MEA (Minimum Enroute Altitude)	Altitude de Segurança Mínima em Rota
SELCAL (Selective Calling System)	Sistema de Chamada Seletivo
SIGMET (Significant Meteorological Information)	Informação Meteorológica Significativa
STEB (Security Tamper-Evident Bags)	Saco inviolável
TAWS (Terrain Awareness Warning System)	Sistema Avisador de Proximidade de Terreno
TDP (Take-off Decision Point)	Ponto de Decisão de Descolagem

Tabela 7 – Termos presentes apenas no glossário ANAC (PT).

Estes são apenas alguns exemplos de termos que não são apresentados no glossário da ANAC do Brasil, ainda que este seja detentor de mais termos traduzidos que o glossário da ANAC de Portugal.

O *terrain awareness warning system* (TAWS) é, por exemplo, um mecanismo importante para a aeronave. O seu propósito passa por avisar o piloto de que a proximidade com o terreno é perigosa e, conseqüentemente, pode daí originar um impacto contra o solo. O TAWS auxilia o piloto, indicando o que o mesmo deveria fazer (Bresnik, 2002). Embora seja de extrema importância, não está incluído nos termos disponibilizados *online* pela ANAC do Brasil, sendo que é um termo utilizado em diversos documentos diferentes no setor da aviação.

Ainda assim, mesmo que existam várias diferenças entre glossários e que o tradutor precise de prestar especial atenção às mesmas, ambos se assemelham na tradução de alguns termos, o que pode ser uma ajuda para o tradutor.

Pode então verificar-se na tabela 8 que, em contrapartida, existem também semelhanças entre ambos os glossários.

Termo em inglês	Tradução da ANAC (PT)	Tradução da ANAC (BR)
IAF (Initial Approach Fix)	Fixo de Aproximação Inicial	Fixo de aproximação inicial
IFR (Instrument Flight Rules)	Regras de Voo por Instrumentos	Regras de voo por instrumento
LOC (Localizer)	Localizador (Componente do ILS ¹⁵)	Localizador
LVTO (Low visibility Take-Off)	Descolagem com Baixa Visibilidade	Decolagem com baixa visibilidade
MEL (Minimum Equipment List)	Lista de Equipamento Mínimo	Lista de equipamentos mínimos
PCN (Pavement Classification Number)	Número de Classificação do Pavimento (pavimentos da área de movimento)	Número de classificação do pavimento
ROD (Rate of descent)	Razão de Descida	Razão de descida
RVSM (Reduced Vertical Separation Minimum)	Separação Vertical Mínima Reduzida	Separação vertical mínima reduzida
SID (Standard Instrument Departure)	Saída Padrão por Instrumentos	Saída padrão por instrumentos
SSP (State Safety Programme)	Programa de Segurança Operacional do Estado	Programa de segurança operacional do Estado

Tabela 8 – Semelhanças entre a ANAC de Portugal e a ANACPédia¹⁶ do Brasil

Na tabela 8 são visíveis então as semelhanças entre os dois glossários, sendo que a tradução dos termos acaba por ficar, muitas vezes, idêntica. Esta aproximação pode servir de ajuda para um tradutor dizimar as dúvidas relativamente à tradução de um

¹⁵ Sistema de Aterragem por Instrumentos (ANAC, 2015).

¹⁶ Consultado em: <https://www2.anac.gov.br/anacpedia/apresentacao.html>

termo. Tendo em conta que certos termos são traduzidos de forma diferente, o tradutor deverá ter uma maior atenção relativamente a estas diferenças e semelhanças apresentadas.

Em contrapartida, mesmo que existam estas semelhanças entre os glossários dos dois países mencionados, existem também várias diferenças que dificultam não só o trabalho de um tradutor, como também a comunicação entre controlador-piloto. Seria benéfico que todos os termos de uma determinada língua, neste caso português, se aproximassem uns dos outros, de modo a não criar uma certa ambiguidade, sendo que esta poderá vir a ser a causa de problemas num meio em que a segurança é fundamental.

Não é só o glossário da ANAC de Portugal que contém termos que o glossário do Brasil não inclui. A ANACPédia apresenta termos que estão em falta no glossário de Portugal. Alguns estão apresentados na tabela 9.

Termos em inglês ¹⁷	Tradução da ANAC (BR)
Bird strike	Colisão com aves
Boarding pass	Cartão de embarque
Domestic flight	Voo doméstico
Stopway edge marker	Baliza de borda de zona de parada
Terminal nose-dive	Mergulho com velocidade limite
Vortex ring state	Estol de vórtice
Wide-body aircraft	Aeronave de fuselagem larga
Zero fuel weight	Peso com combustível zero

Tabela 9 – Termos presentes apenas no glossário da ANAC (BR).

Certos termos, como *bird strike*, *boarding pass* e *domestic flight*, ainda que relativamente simples e fáceis de traduzir, apenas estão incluídos no glossário da ANACPédia. É importante realçar, no entanto, que a ANAC de Portugal apresenta um termo semelhante, *bird aircraft strike hazard*, que traduz para *perigo de colisão de aeronave com aves*. Ainda que não seja uma tradução direta para *bird strike*, o tradutor pode, ainda assim, retirar a tradução correta desse termo.

¹⁷ Como apresentado pela ANACPédia do Brasil.

Ex: Perigo de colisão de aeronave com aves.

Posto isto, a tradução *de bird strike*, no glossário da ANAC de Portugal, ainda que não esteja propriamente incluída no mesmo, poderia, por exclusão de partes, ser *colisão com aves*. Como tal, seria então uma tradução igual à da ANACPédia.

A falta de termos como *boarding pass* ou *wide-body aircraft* no glossário da ANAC de Portugal pode dever-se ao facto de serem, precisamente, termos simples e de fácil tradução. Ainda assim, num setor tão volátil e no qual a segurança é primaz, ter um glossário com todos os termos utilizados pelos profissionais seria, para além de complicado e trabalhoso, um glossário verdadeiramente completo e que poderia servir de ajuda para tradutores e alunos que se queiram especializar na área.

Como a aviação é um meio em constante mudança, seja com o aparecimento de novas aeronaves, ou com o de novos mecanismos (que, por sua vez, podem originar o aparecimento de novos termos), um glossário teria de ser frequentemente alterado, acrescentando termos que possam, e devem, surgir com o passar dos anos, de modo a nunca ficar completamente desatualizado. Seria também importante que os profissionais das áreas elaborassem os glossários a pensar em tradutores, para que estes possam aprender sobre os termos de uma forma confiável, aprendendo sobre a definição dos mesmos e sobre o mundo da aviação, que é incrivelmente vasto e complexo.

No que toca aos dois glossários analisados, a ANACPédia mostrou ser mais completa que o glossário da ANAC de Portugal, não tirando o mérito dos profissionais que nele tão bem trabalharam. É apenas mencionado, visto que a estrutura da ANACPédia é mais elucidativa, sendo que contém informações pertinentes para quem se queira especializar na área sem muito conhecimento sobre a mesma: dispõe de definições e as suas fontes, contextos, notas, sinónimos, termos relacionados e, por fim, a tradução do termo.

Claro que nem todos os termos são tão elaborados neste glossário brasileiro, alguns têm menos informação que os outros. Ainda assim, é uma premissa interessante que, se fosse implementada em todos os glossários de aviação, seria extremamente útil para, não só profissionais, mas também pessoas que detêm algum interesse nesta área.

Mesmo que alguns termos técnicos se aproximem na tradução de glossário para glossário, não será seguro um tradutor seguir-se por um glossário que não seja traduzido

por uma organização oficial do seu país, dado que, com a falta de termos tanto do glossário de Portugal como do glossário do Brasil, um tradutor poderá não chegar a um consenso se consultar ambos. As diferenças entre estes glossários podem também suscitar dúvidas, induzir em erro e causar ambiguidades.

Os dois glossários são úteis à sua maneira, mesmo que ainda haja muita margem para manobra no que toca a completá-los e torná-los ainda mais úteis. No que toca à atualização constante dos glossários, a ANACPédia é uma ferramenta mais fácil para esse propósito, visto ser um *website*. O glossário da ANAC de Portugal, ao ser um documento, teria de ser atualizado e publicado no *website* da ANAC várias vezes, o que talvez acabasse por ser mais trabalhoso pela constante edição do ficheiro. Uma alternativa seria, portanto, elaborar um glossário *online*, como a ANACPédia, no *website* oficial ou criar um destinado somente a esse fim, que fosse atualizado frequentemente.

O glossário da ANAC de Portugal é um documento de 2015 e, sendo que alguns termos estão em falta e que alguns novos possam ter surgido, é um glossário um pouco mais desatualizado. A tradução de certos termos poderá também ter sido alterada com o tempo, pelo que, se fosse um glossário *online*, todas estas alterações seriam facilmente incluídas.

Não obstante, é um glossário que serviu como ajuda, não só para mim, mas também para muitas outras pessoas que com ele se depararam. É um glossário de fácil compreensão e cujas definições são completas e esclarecedoras. O facto de ser um glossário elaborado em Portugal é, por razões óbvias, uma mais-valia, devido à seleção de vocabulário utilizado por profissionais e tradutores que, como eu, são portugueses, pelo que as fraseologias e termos retirados do mesmo são seguros e fidedignos no que toca à minha língua materna.

A ANACPédia é, em contrapartida, elaborada no Brasil, pelo que certas palavras não vão de encontro com os termos oficiais de Portugal. Qualquer diferença põe em causa o rigor e a qualidade de uma tradução, mesmo que a diferença de um termo seja numa simples letra (*descolagem* em Portugal e *decolagem* no Brasil). O tradutor terá de ter então em conta de onde retira o seu conhecimento e se o aplica da forma mais correta e segura possível, dado que, na aviação, não há qualquer margem para erros,

especialmente se estes põem em causa a segurança dos profissionais, dos passageiros e de todos os envolventes.

2.3 A importância de um tradutor técnico de aviação – estudo

De forma a compreender a importância de um tradutor técnico no setor da aviação e se este é um trabalho cada vez menos requisitado, foi elaborado um formulário no *Google Forms* a profissionais.

2.3.1 Método

Este questionário contém 2 perguntas de resposta curta, 5 de resposta longa e 6 de escolha múltipla, totalizando 13 perguntas. Foram questionados 8 pilotos, dos quais um também instrutor, 5 pilotos estudantes, 2 técnicos de manutenção de aeronaves e 2 tripulantes de bordo, o que totaliza em 17 participantes. Destes participantes, 3 trabalham no meio há 3 anos, sendo que os restantes variam entre 6 meses e 2 anos, de acordo com as respostas à segunda pergunta do formulário. As percentagens dos gráficos circulares foram automaticamente calculadas pela plataforma *Google Forms*, onde o formulário foi elaborado.

2.3.2 Análise dos resultados

Um tradutor, como comprovado até agora, tem poucos métodos de ajuda no que toca à obtenção de vocabulário técnico no setor da aviação. Deste modo, questionar os profissionais da área relativamente à forma como entraram em contacto com a terminologia necessária foi pertinente para compreender o quão diferente é a formação terminológica. Para esta pergunta, os inquiridos deveriam escolher uma das cinco opções, sendo uma resposta de escolha múltipla.

A resposta mais frequente foi a aquisição de conhecimento terminológico através do curso ATPL(A), ou seja, o Curso Integrado de Piloto de Linha Aérea de Avião. Em segundo ficou o contacto com a terminologia através de pesquisa própria e em terceiro o conhecimento obtido através de glossários.

Analisando os números mais detalhadamente, dos 17 questionados foram 9 os que revelaram ter aprendido através do Curso Integrado de Piloto de Linha Aérea de Avião, 4 revelaram que foi através da sua própria pesquisa, 2 através de glossários, 1 através do curso de técnico de manutenção de aeronaves e 1 através de uma formação de trabalho. Quem escolheu a opção de pesquisa própria foram também pilotos, porém, sendo pilotos, o seu conhecimento mais aprofundado vem do curso ATPL(A).

No gráfico 1 podemos observar a percentagem das respostas através de um gráfico circular.

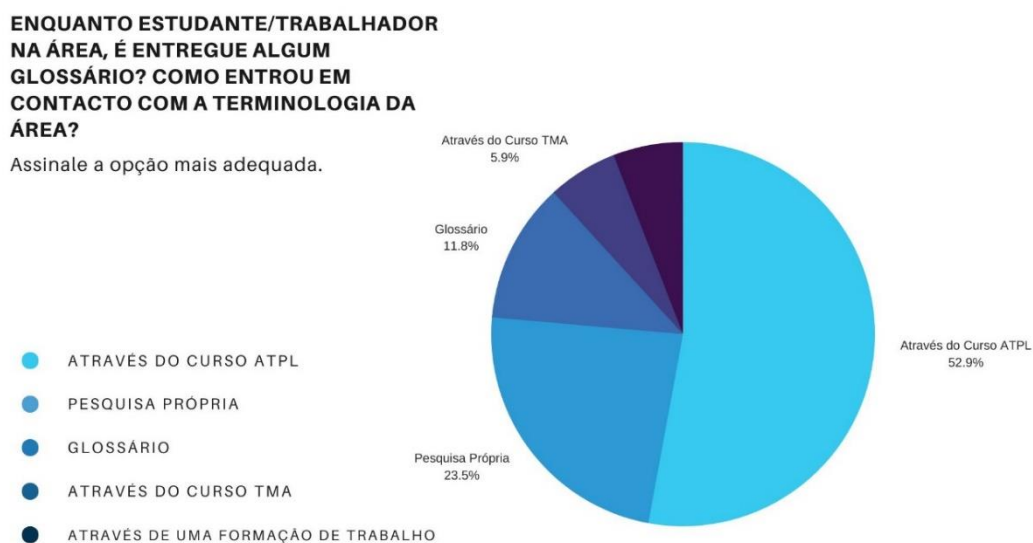


Gráfico 1 – Dados relativos à terceira pergunta do estudo.

Na quarta pergunta do estudo, também de escolha múltipla, foram questionados relativamente à complexidade da terminologia do setor e se um cidadão comum conseguiria compreender a mesma. A resposta foi consensual, sendo que todos os inquiridos revelaram que um cidadão comum teria dificuldade em compreender.

Um tradutor técnico não poderá ser considerado um cidadão comum no sentido de estar habituado ao contacto com terminologia. Porém, também deverá pesquisar, como um outro cidadão qualquer, sobre esta área tão complexa e rigorosa. Se os inquiridos consideram, em consenso, que a dificuldade é acrescida, então o tradutor deverá sentir essa dificuldade ao tentar compreender por si só toda a terminologia do

setor. Sendo uma área tão técnica e meticulosa, qualquer erro pode arriscar a segurança aeronáutica.

Como tal, disponibilizar algum curso para tradutores, baseado mais na terminologia e definição dos termos, em que se lecionasse de uma forma fidedigna, poderia contornar esta dificuldade e ajudar os tradutores nesta especialização.

Visto que a segurança no setor é extremamente importante, é exigida uma qualidade elevada nas traduções. Porém, será que ainda é necessário o trabalho do mesmo, ou será que é uma profissão cada vez menos requisitada, devido a todas as ambiguidades que se podem suceder com uma pequena falha de tradução? Na seguinte pergunta, de resposta longa, os inquiridos deram a sua opinião relativamente ao papel de um tradutor no meio e se este é importante. Na tabela abaixo podemos observar as respostas dos 17 inquiridos.

Cargo/Trabalho	Na sua opinião, tradutores têm um papel importante na aviação? Porquê?
Aluno Piloto 1	Na minha opinião, a tradução na área da aviação é de pouco interesse, porque manter a terminologia numa língua comum, neste caso o inglês, torna toda a área da aviação (desde pilotos, controladores de tráfego aéreo, "pessoal de chão", etc.) mais simplificada.
Aluno Piloto 2	Uma vez que a língua inglesa é a mundialmente usada a nível de aviação, não creio que os tradutores só tenham um papel de nível acrescido.
Aluno Piloto 3	A língua da aviação é o inglês pelo que os não nativos terão dificuldade, sobretudo com termos tão técnicos e específicos.
Aluno Piloto 4	Depende bastante do país em que se trabalha e das políticas das companhias aéreas. Na China, por exemplo, tem vários voos internacionais para fora do país em que a língua inglesa é predominante e então, como muitos pilotos não têm formação adequada para comunicar em inglês, costuma ir um piloto que está só encarregue de fazer comunicações e mexer nos rádios do avião.
Aluno Piloto 5	Sim, pois diminuem erros científicos em documentos traduzidos e entregues aos profissionais da aviação.
Técnico de Manutenção de Aeronaves 1	Os tradutores já tiveram um papel muito fundamental na aviação, ao ponto de a TAP ter um departamento exclusivamente dedicado à tradução de manuais e documentos. No entanto, com o evoluir do tempo e com a introdução de línguas estrangeiras no

	ensino escolar, nomeadamente o inglês, o número de pessoas que dominam a língua inglesa aumentou imenso, tornando-se cada vez mais raro e diminuindo a importância das traduções. Para documentos que sejam públicos, ou destinados ao público geral, o trabalho de um tradutor é fundamental.
Técnico de Manutenção de Aeronaves 2	Sim. Praticamente toda a documentação é numa língua estrangeira.
Hospedeira de bordo 1	Nos dias de hoje não tanto sendo que a língua da aviação é o inglês e uma pessoa é contratada se tiver certo nível de inglês. Porém acredito que seja sempre necessário para outro tipo de tarefas.
Hospedeira de bordo 2	Considero que sim. Os artigos mais relevantes da área encontram-se maioritariamente em inglês e em francês, por isso o trabalho dos tradutores é fundamental!
Piloto 1	Nem por isso, porque alguém que vá para o curso terá de ter boas bases em inglês, é complexa ao início, mas que passado algum tempo e com alguma prática é fácil de perceber.
Piloto 2	Não. Não deverão existir tradutores porque mesmo que a tradução seja bem feita, há sempre algum significado que se pode perder, criando ambiguidade.
Piloto 3	Penso que, enquanto piloto, como a linguagem/comunicação técnica requer o inglês um tradutor não será indispensável.
Piloto 4	Traduzir manuais de aviação, leis e regras a cumprir.
Piloto 5	Sim, para facilitar a aprendizagem da fraseologia em inglês
Piloto 6	Não conheço muito sobre tradutores na aviação, mas o inglês é estabelecido como a língua oficial e é pedido um nível mínimo de inglês inclusive para começar o curso. Provavelmente para partilhar as informações com o cidadão comum (fora da área da aviação) sim sejam necessários tradutores.
Piloto 7	Sim, na tradução de documentos oficiais e, em caso de acidente, na tradução de conversas no <i>cockpit</i> , etc.
Piloto instrutor	Considero que tradutores têm um papel de extrema importância na aviação, muitas vezes certos factos ou definições já são conhecidas ou associadas por experiências do passado, o que falta é simplesmente o <i>click</i> para as conseguir associar a uma nova aprendizagem que, na maior parte dos casos, está escrita numa língua diferente da que estamos acostumados a usar.

Tabela 10 – Respostas relativas à quinta pergunta do estudo.

Observando a tabela 10 podemos verificar que as respostas divergem bastante. Para alguns, o trabalho de um tradutor é importante, seja para a tradução de conversas no *cockpit*, ou para traduzir leis e regras e diminuir erros científicos. No entanto, outros

mostram alguma incerteza relativamente à sua importância: manter tudo em inglês seria melhor no que toca à simplicidade do setor, os profissionais já são devidamente instruídos ao ponto de não se precisar de tradutores e a tradução, ainda que bem executada, pode ser a causa de ambiguidades ou alterar o significado do TP.

“Nos dias de hoje não tanto sendo que a língua da aviação é o inglês e uma pessoa é contratada se tiver certo nível de inglês. Porém acredito que seja sempre necessário para outro tipo de tarefas.” (Resposta de um dos inquiridos, 2022).

“Não. Não deverão existir tradutores porque mesmo que a tradução seja bem feita, há sempre algum significado que se pode perder, criando ambiguidade.” (Resposta de um dos inquiridos, 2022).

“Uma vez que a língua inglesa é a mundialmente usada a nível de aviação, não creio que os tradutores só tenham um papel de nível acrescido.” (Resposta de um dos inquiridos, 2022).

“Nem por isso, porque alguém que vá para o curso terá de ter boas bases em inglês, é complexa ao início, mas que passado algum tempo e com alguma prática é fácil de perceber.” (Resposta de um dos inquiridos, 2022).

“Na minha opinião, a tradução na área da aviação é de pouco interesse, porque manter a terminologia numa língua comum, neste caso o inglês, torna toda a área da aviação (desde pilotos, controladores de tráfego aéreo, "pessoal de chão", etc.) mais simplificada.” (Resposta de um dos inquiridos, 2022).

Algumas respostas, como as acima selecionadas, negam a importância dos tradutores no setor da aviação. Relativamente aos conhecimentos linguísticos dos profissionais, mesmo que sejam instruídos de acordo com o que a OACI instaura, podemos averiguar, pelos subcapítulos anteriores, que a comunicação continua a mostrar-se complexa. Os LPRs, criados para a melhoria do inglês de pilotos e controladores, foram considerados, por pilotos e controladores de tráfego aéreo coreanos, insuficientes para as exigências do trabalho (Kim, 2013).

Dois dos inquiridos acreditam que, ao usar-se o inglês como a principal língua da aviação, os tradutores passam a ser dispensáveis. Porém, um dos inquiridos explicita

que “para documentos que sejam públicos, ou destinados ao público geral, o trabalho de um tradutor é fundamental” e outro acrescenta que “na tradução de documentos oficiais e, em caso de acidente, na tradução de conversas no *cockpit*” um tradutor será necessário. Este é um ponto interessante, visto que, no caso de um acidente ou incidente, um tradutor tem de traduzir o relatório do mesmo.

No que toca à possibilidade de ambiguidades numa tradução, a mesma poderia ser evitada, ou mais bem contornada, se os tradutores fossem mais ajudados pelas entidades como escolas e agências de aviação. No geral, vários dos profissionais inquiridos acreditam que o trabalho de um tradutor é fundamental, mesmo que seja apenas para quebrar a barreira linguística para o cidadão comum, ou para a tradução de documentos oficiais que sejam públicos.

Outro dos inquiridos argumenta que é mais simples manter toda a terminologia em inglês. Se este for o caso, várias palavras podem cair em desuso, como por exemplo, *cartão de embarque* passar a ser sempre *boarding pass*, ou *descolagem* passa para *take-off*, criando um empobrecimento da língua portuguesa, pois as gerações mais novas deixariam de utilizar essas palavras, não associando o significado de cada uma. Seria então, do ponto de vista linguístico, uma mais-valia manter tudo na língua da aviação?

Saltando para a pergunta 10, visto relacionar-se com este ponto, foram questionados relativamente a esse mesmo problema. Na realidade, a maioria dos indagados acredita que a segurança é mais relevante que este problema linguístico.

NÃO CONSIDERA QUE, AO DEIXAR DE SE TRADUZIR CERTOS TERMOS TÉCNICOS, LEVARÁ A UM INEVITÁVEL EMPOBRECIMENTO TERMINOLÓGICO DAS LÍNGUAS?

Assinale a opção mais adequada.

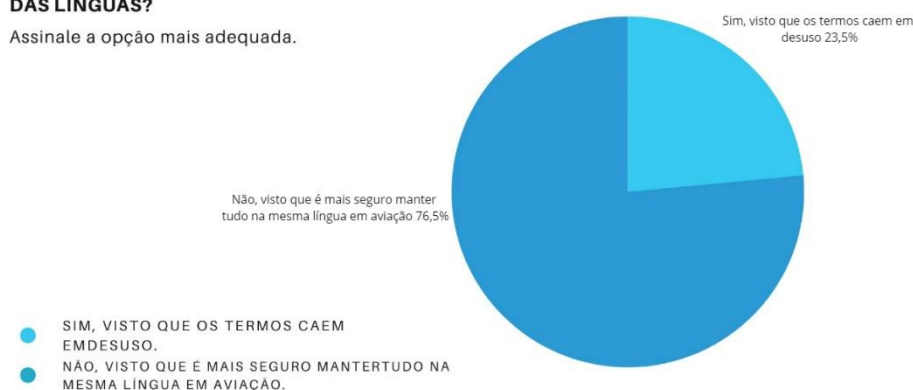


Gráfico 2 - Dados relativos à décima pergunta do estudo.

Dos inquiridos, apenas 4 acreditam que haveria um certo empobrecimento nas línguas com o desuso dos termos técnicos. É importante mencionar a resposta de todos os inquiridos que, na pergunta anterior consideraram o trabalho de um tradutor técnico de aviação pouco relevante, consideram também que é mais seguro manter tudo na mesma língua.

Penso que, como a maioria respondeu, manter a terminologia numa única língua para os profissionais seria uma mais-valia. Porém, considero igualmente que levaria a um possível empobrecimento das restantes línguas. Uma solução para combater este dilema passaria por traduzir apenas documentos estritamente necessários, como documentos destinados ao público ou legendagem de séries e documentários em que a aviação é o foco principal, como o documentário *Air Crash Investigation*. Desta forma, a terminologia continuaria a ser utilizada, sem comprometer, por outro lado, a segurança do setor.

Voltando então ao ponto da formação de um tradutor e à ordem correta do estudo, a sexta pergunta do formulário indaga os profissionais relativamente a essa mesma formação. Sendo uma questão de escolha múltipla, as respostas encontram-se no gráfico abaixo.

COMO ACHA QUE UM TRADUTOR TÉCNICO DE AVIAÇÃO OBTÉM O SEU CONHECIMENTO, DE FORMA A TRADUZIR SEM ERROS?

Assinale a opção mais adequada.

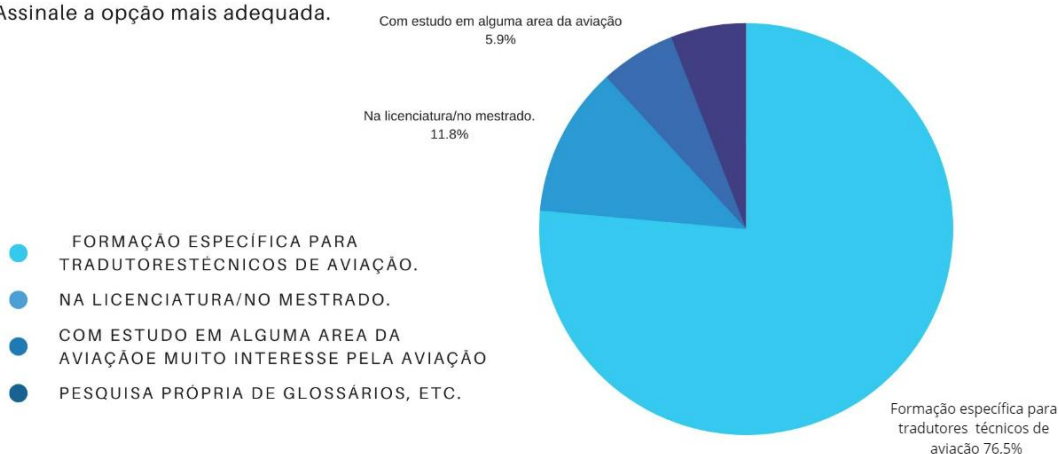


Gráfico 3 – Dados relativos à sexta pergunta do estudo.

A resposta mais escolhida é contrária à realidade. 13 profissionais (76,5%) acreditam que os tradutores adquirem o seu conhecimento através de uma formação específica e, sabendo que as escolas de aviação não disponibilizam essas formações,

podemos concluir que não é o caso. 2 profissionais (11,8%) pensam que um tradutor técnico de aviação tem essa especialização mais técnica na licenciatura ou no mestrado que, em certa parte, se pode verificar, sendo que é na Universidade que o aluno entra em contacto com tradução técnica. Porém, na área da aviação, o tradutor terá de retirar o seu conhecimento terminológico da sua própria pesquisa pois, a Faculdade, por norma, apresenta áreas como medicina e direito. A formação de um tradutor técnico de aviação foi abordada no início do capítulo, explicitando precisamente que um tradutor que se queira especializar na área tem uma ajuda muito limitada.

Apenas 2 inquiridos se aproximaram da realidade, sendo que o Piloto Instrutor (5,9%) pensa que o tradutor terá de se especializar em aviação pela sua própria pesquisa de glossários, por exemplo, e o Piloto 6 (5,9%) acrescentou uma escolha personalizada, pelo que acredita que com muito interesse pela aviação e algum estudo na área o tradutor se conseguirá especializar. Claro que sem um curso na Universidade o mesmo não terá competências suficientes para garantir uma tradução de qualidade, visto que, contrariamente ao que se pensa, existem vários métodos e regras no que toca a tradução.

Visando as respostas e, sendo que os questionados acreditam que a tradução pode levar a uma menor segurança do setor, a tradução de manuais de aeronaves poderia causar ambiguidades. Qual será então a razão para não se traduzirem estes manuais?

Cargo/Trabalho	Atualmente, os manuais de aeronaves não são traduzidos. Porque será? Para causar menos erros terminológicos?
Aluno Piloto 1	Sim. Um bom exemplo para explicar a "não tradução" dos manuais das aeronaves é a língua portuguesa. A nossa língua é muito rica e com muitos sinónimos, que podem até, por vezes, ser entendidos de formas diferentes. Manter os manuais numa só língua, normalmente em inglês, deixa mais explícita toda a informação e também evita erros, tanto de tradução como de interpretação.
Aluno Piloto 2	Para que não haja confusão na terminologia.
Aluno Piloto 3	Não sei.
Aluno Piloto 4	Penso que seja mesmo para que o inglês seja trabalhado ao máximo. O inglês na aviação é obrigatório hoje em dia e então se tudo tiver na mesma língua é melhor.
Aluno Piloto 5	Sim, por esse motivo!
Técnico de Manutenção de	Não são traduzidos porque há uma língua padrão na aviação, o inglês. Isto assim permite que haja um consenso e entendimento em qualquer parte do mundo. Permite

Aeronaves 1	que haja companhias chinesas a voar para os Estados Unidos, por exemplo, e vice-versa, sem que haja dificuldades na comunicação entre pilotos e ATC. Permite também que um avião fabricado no Brasil, por exemplo, seja utilizado em qualquer lugar no mundo. O inglês foi a língua eleita dada a sua simplicidade. Também o tradutor, se não tiver conhecimentos suficientes poderá errar nas traduções, podendo comprometer assim a operação segura da aeronave. A existência de funcionários exclusivamente para traduções de documentos implica um aumento nas despesas da empresa. Se os funcionários compreendem inglês, não há a necessidade de a mesma ter custos extras com indivíduos para realizar traduções de documentos que os funcionários conseguem interpretar (creio que seja um dos pensamentos das empresas). O inglês presente nos documentos está a um nível acessível a todos os que têm conhecimentos básicos da língua. Não só isto, mas há também expressões e termos técnicos exclusivos da língua inglesa.
Técnico de Manutenção de Aeronaves 2	Sim.
Hospedeira de bordo 1	A língua da aviação é o inglês e por isto não devem ser traduzidos para outras línguas. Devem ser lidos, compreendidos e interpretando-se em inglês.
Hospedeira de bordo 2	Penso que sim.
Piloto 1	Sim, por menos erros terminológicos e ser mais fácil universalmente de perceber.
Piloto 2	A linguagem do meio é o inglês ao traduzir os manuais iria abrir a opção de ambiguidade, porque apesar de ser uma tradução fiável iria sempre perder-se algum significado e na aviação não pode haver perda de significados, porque isso pode levar a acidentes e ou incidentes.
Piloto 3	O inglês é um fator essencial para a vida de um piloto, portanto considero que seja até benéfico começar logo desde o início a ler em inglês.
Piloto 4	Acredito que seja porque certas coisas ao serem traduzidas possam ter duplo sentido.
Piloto 5	Fraseologia <i>standard</i> .
Piloto 6	Porque os exames são também em inglês e as comunicações em muitos países também são em inglês, isto com o fim de reduzir a probabilidade de incidentes e acidentes. Os manuais não são traduzidos para o estudante ir se habituando ao invés técnico.
Piloto 7	Acredito que seja para evitar erros e confusão.
Piloto instrutor	Para que no mundo da aviação, sendo este um mundo muito vasto, todos usem as mesmas terminologias e nomes.

Tabela 11 – Respostas relativas à sétima pergunta do estudo.

Na tabela acima são apresentados pontos interessantes relativamente ao facto de não se traduzirem os manuais de aviação, estando alguns seleccionados, com alguns comentários intercalados:

- “A nossa língua é muito rica e com muitos sinónimos, que podem até, por vezes, ser entendidos de formas diferentes.” (Aluno Piloto 1); “Acredito que seja porque certas coisas ao serem traduzidas possam ter duplo sentido.” (Piloto 4).
- “Para que o inglês seja trabalhado ao máximo.” (Aluno Piloto 4); “O inglês é um fator essencial para a vida de um piloto, portanto considero que seja até benéfico começar logo desde o início a ler em inglês.” (Piloto 3); “Os manuais não são traduzidos para o estudante ir se habituando ao invés técnico.” (Piloto 6).

É um facto que, ao não se traduzir os manuais, é benéfico para os estudantes de aviação, pois o seu único contacto terminológico ao longo do curso seria apenas em inglês. Dessa forma, diminui-se a ambiguidade entre línguas e facilita-se, de certa forma, a comunicação entre os trabalhadores do setor, ao utilizar as mesmas terminologias numa única língua.

- “A língua da aviação é o inglês e por isto não devem ser traduzidos para outras línguas. Devem ser lidos, compreendidos e interpretando-se em inglês.” (Hospedeira de Bordo 1).

Ainda que a língua da aviação seja o inglês, não se traduzir manuais é aceitável visto que os profissionais estão, em princípio, instruídos na linguagem técnica. No entanto, não é tão linear quanto isso. Não traduzir por completo qualquer documento é inconcebível, visto que o tradutor será necessário no que toca à tradução de documentos que serão disponibilizados para o público, como um dos inquiridos referiu na quinta pergunta do estudo, tabela 10. Um piloto compreende a terminologia em inglês, sendo que teve formação na área. Em contrapartida, um cidadão sem formação já tem uma certa dificuldade de compreensão na sua própria língua, pelo que na língua inglesa essa dificuldade seria ainda mais acrescida.

- “Não são traduzidos porque há uma língua padrão na aviação, o inglês. Isto assim permite que haja um consenso e entendimento em qualquer parte do mundo. Permite que haja companhias chinesas a voar para os Estados Unidos, por exemplo, e vice-versa, sem que haja dificuldades na comunicação entre pilotos e ATC.” (Técnico de Manutenção de Aeronaves 1).

Um ponto válido e interessante, visto mencionar novamente a língua padrão. Porém, ainda que os cursos sejam lecionados em inglês, pudemos verificar pelos subcapítulos anteriores que continua a haver uma certa dificuldade, atualmente, na comunicação controlador-piloto (Bajaj, 2019). Por conseguinte, não podemos afirmar com todas as certezas de que não existe qualquer dificuldade na comunicação entre pilotos e ATCO.

- “Também o tradutor, se não tiver conhecimentos suficientes poderá errar nas traduções, podendo comprometer assim a operação segura da aeronave. A existência de funcionários exclusivamente para traduções de documentos implica um aumento nas despesas da empresa.” (Técnico de Manutenção de Aeronaves 1).

Para agilizar o processo da formação dos tradutores, de forma a consolidarem os conhecimentos de aviação, a proposta passa pelas mesmas escolas que formam os pilotos disponibilizarem ajuda, seja em forma de glossários completos ou um curso mais breve, para que não existam possíveis erros de tradução. No que toca ao facto de os funcionários dedicados apenas à tradução serem uma despesa extra para as empresas e companhias, se são necessários para a tradução de documentos, acaba por ser uma despesa, também, necessária. Um profissional da área, ainda que compreenda a terminologia, não tem os conhecimentos que um tradutor tem para que a sua tradução seja de qualidade.

- “Porque os exames são também em inglês e as comunicações em muitos países também são em inglês, isto com o fim de reduzir a probabilidade de incidentes e acidentes.” (Piloto 6).

A razão mais elucidativa do porquê de os manuais não serem traduzidos foi facultada neste ponto, visto os exames serem em inglês e as comunicações controlador-piloto, como já sabíamos, serem também em inglês. Sendo, portanto, os exames nesta língua, faz sentido que os manuais não sejam traduzidos, de modo ao contacto terminológico ser com o inglês desde o momento em que são lecionados.

Como tal, e de forma a compreender melhor a opinião dos inquiridos no que toca a este tópico, indaguei se consideram benéfica a não-tradução de manuais e leis e se será então mais adequado manter tudo na língua internacional. Na tabela 12 podemos observar as respostas.

Cargo/Trabalho	Considera que seria mais benéfico para aviação se não se traduzissem manuais e leis, por exemplo, mantendo tudo na língua internacional?
Aluno Piloto 1	Sim, pelo mesmo motivo mencionado no ponto 7.
Aluno Piloto 2	Sim.
Aluno Piloto 3	Em termos de compreensão total e integral, seria mais vantajoso haver tradução.
Aluno Piloto 4	Com certeza.
Aluno Piloto 5	Sim, manter tudo na língua inglesa.
Técnico de Manutenção de Aeronaves 1	<p>Por exemplo, assumindo que nem todos os funcionários de uma empresa têm o mesmo nível de inglês, uns poderão ter uma maior facilidade em interpretar um documento do que outros. Uma tradução correta dos mesmos iria facilitar a compreensão e agilizar o cumprimento do documento (no caso de ser um manual de manutenção, por exemplo). Mas também ao manter os documentos todos em inglês e "obrigar" que os funcionários percebam todos inglês, permite que, por exemplo, a TAP faça manutenção aos aviões da Lufthansa. A documentação pode ser assim analisada conjuntamente, no próprio local, por funcionários da TAP e da Lufthansa.</p> <p>Há também determinados termos aeronáuticos que não se conseguem propriamente traduzir para a língua mãe, podendo os mesmos terem de permanecer em inglês no documento traduzido.</p>
Técnico de Manutenção de Aeronaves 2	Não.
Hospedeira de bordo 1	Inglês sim.
Hospedeira de bordo 2	O facto de tudo estar, maioritariamente, em Inglês facilita na uniformização da língua internacional como língua oficial da aviação.
Piloto 1	Sim.
Piloto 2	Sim.
Piloto 3	Sim.
Piloto 4	Não.
Piloto 5	Sim.
Piloto 6	Com certeza.
Piloto 7	Sim, acredito que seria mais seguro de modo a evitar confusões.
Piloto instrutor	É verdade que ao manter tudo na língua internacional, evita-se muitos erros que podem surgir de traduções mal realizadas, e visto tratar-se de leis, estas devem ser universais, contudo fora de leis não vejo problema para traduzir outro tipo de conteúdo.

Tabela 12 – Respostas relativas à oitava pergunta do estudo.

No geral, diria que os participantes estão em consenso relativamente ao facto de se traduzirem ou não manuais, leis e documentos desse cariz. Contudo, três dos inquiridos acreditam que não seria benéfica a falta de tradução desses documentos, sendo que um argumenta até que “em termos de compreensão total e integral, seria mais vantajoso haver tradução” (Aluno Piloto 3, tabela 12).

Mesmo que a tradução beneficie aqueles cujo nível de inglês não seja tão elevado, o facto de se manter tudo na mesma língua poderia facilitar a manutenção de aeronaves entre companhias aéreas (Técnico de manutenção de aeronaves, tabela 12). Posto isto, ao manter o manual de manutenção de aeronaves, por exemplo, em inglês, faz com que um técnico consiga desempenhar a manutenção necessária numa aeronave estrangeira. Em Portugal, um técnico estará, provavelmente, mais habituado à manutenção de aeronaves fabricadas pela Airbus, sendo que são grande parte da frota da TAP¹⁸. Ainda assim, se for necessário fazer a manutenção de uma aeronave fabricada pela Boeing, se o manual desta estiver em inglês e não na língua de uma determinada companhia aérea, o técnico conseguirá proceder à manutenção de uma forma mais fácil, de acordo com a justificação deste participante.

Independentemente disso, o facto de os participantes concordarem relativamente à falta de necessidade de tradução na indústria, deixa em aberto a possibilidade de o trabalho de um tradutor na indústria aeronáutica ser cada vez menos requisitado. Se o tradutor já teve um papel considerado fundamental ao ponto de a TAP ter um gabinete dedicado exclusivamente à tradução, tanto de manuais como documentos (Técnico de manutenção de aeronaves 1, tabela 10), podemos compreender, com a supressão desse gabinete, que já não existe essa necessidade de tradução, talvez pela segurança do setor. Seja qual for o caso, com todas as respostas analisadas até agora, fica subentendido que a importância de um tradutor técnico de aviação é relativa e que, com o passar do tempo, se tornou num trabalho menos essencial, visto que o próprio trabalho dos profissionais da área é facilitado quando a tradução não é realizada.

Sendo que as respostas acabam por ser consensuais relativamente à necessidade de tradução de manuais, questionei os participantes de modo a saber o que é então traduzido atualmente no setor da aviação. Na tabela 13 podemos ver as respostas.

¹⁸ Consultada em: <https://www.flytap.com/pt-pt/a-bordo/conhecer-a-frota>

Cargo/Trabalho	Sendo assim, o que é traduzido, atualmente, em aviação? Dê alguns exemplos (e.g. leis, documentários, decretos).
Aluno Piloto 1	Na aviação, pouco material é traduzido. No caso das escolas, caso sejam escolas que lecionem em português, parte do manual do avião é traduzido para português para criar os chamados "Procedimentos Operacionais", que são procedimentos adotados pelos operadores de aeronaves com alguns elementos extra para aumentar a segurança da operação.
Aluno Piloto 2	Não sei de nenhum exemplo.
Aluno Piloto 3	Algum material de apoio das escolas.
Aluno Piloto 4	A legislação interna de cada país encontra-se publicada na internet na língua mãe e em inglês, penso que seja a única coisa.
Aluno Piloto 5	Praticamente nada é traduzido na aviação. Mas relatórios de incidentes/acidentes são traduzidos para diversas línguas, particularmente para a língua falada no território em que ocorreu o acidente/incidente, ainda que os termos técnicos sejam apresentados nesses documentos entre parênteses e itálico.
Técnico de Manutenção de Aeronaves 1	Atualmente, que eu tenha conhecimento, são traduzidos documentos legislativos da EASA, notas informativas da ANAC, documentários relacionados com a aviação e documentos que sejam destinados ao público em geral.
Técnico de Manutenção de Aeronaves 2	Documentários.
Hospedeira de bordo 1	Documentários.
Hospedeira de bordo 2	Manuais de formação de tripulantes por exemplo, nas escolas de formação portuguesas como a OMNI.
Piloto 1	Não sei de algo que tenha sido traduzido, é tudo em inglês (pelo menos o curso ATPL).
Piloto 2	Os manuais de operação da empresa são escritos na língua que a empresa adota, sendo que algumas das legislações são traduzidas para essa mesma língua. Atualmente a língua oficial da empresa na maioria das empresas é o inglês, não dando espaço à tradução.
Piloto 3	Aulas, alguns PowerPoint.
Piloto 4	Leis, livros e documentários.
Piloto 5	Documentários e alguns manuais a nível nacional.
Piloto 6	Documentos específicos sobre leis de espaço aéreo de um país geralmente podem estar publicados na língua do país, sempre que haja também uma versão em inglês NA MESMA FOLHA (ver Manual VFR do espaço aéreo português como exemplo).

Piloto 7	Alguns documentos.
Piloto instrutor	Existem manuais e procedimentos escritos pela autoridade de aviação civil, ANAC, que estão publicados em português e em inglês.

Tabela 13 – Respostas relativas à nona pergunta do estudo.

É relevante saber quais são os trabalhos requisitados, atualmente, a um tradutor, de modo a perceber quais são

De acordo com os participantes, atualmente um tradutor técnico na área da aviação pode traduzir o seguinte:

- Documentários;
- Procedimentos operacionais;
- Material de apoio das escolas;
- Legislação;
- Notas informativas da ANAC;
- Documentos destinados ao público;
- Manuais de formação de tripulantes;
- Manuais a nível nacional.

É interessante observar a diferença nas respostas, enquanto uns inquiridos dão exemplos do que é traduzido em aviação, outros negam completamente a sua necessidade: “Atualmente a língua oficial da empresa na maioria das empresas é o inglês, não dando espaço à tradução.” (Piloto 2). Enquanto uns mencionam, nesta tabela 13, que as legislações são traduzidas, outros acreditam que a sua tradução não seja viável (Piloto Instrutor, tabela 12).

Embora as respostas do estudo façam parecer com que o tradutor não tenha agora importância no setor, o mesmo continua a ser necessário para a tradução de documentos, legislações, materiais de apoio, manuais para os tripulantes, etc. Por conseguinte, continua a ser um papel importante, pelo menos enquanto o seu trabalho for requisitado no setor.

Contudo, não foi mencionado ainda que, no caso de acidentes ou incidentes, o relatório de segurança é apresentando tanto em português, quanto em inglês (GPIAAF, 2016), sendo então fundamental a tradução para estes relatórios. Utilizando como exemplo o relatório de 2016 do ainda Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves, que atualmente também investiga acidentes ferroviários, podemos observar que numa metade da folha se encontra o relatório em português e, ao seu lado, na outra metade, está o relatório traduzido para inglês.

Acrescentaram um aviso relativamente à tradução do relatório mencionado. Sendo um relatório “preparado, somente, para efeitos de prevenção de acidentes” (GPIAAF, 2016), o aviso constata que o texto foi elaborado em duas línguas, mas que, em contrapartida, “em caso de discrepâncias, o texto em português terá prevalência” (GPIAAF, 2016).

Este relatório foi publicado em duas línguas, Português e Inglês.	This report was published in two languages, Portuguese and English.
Em caso de discrepâncias, o texto em Português terá prevalência.	In the event of any discrepancy between these versions, the Portuguese text shall prevail.

Figura 13 – Aviso do GPIAAF (2016) relativo a discrepâncias entre línguas.

Num relatório de 2019, relativo a um acidente de 2016, o Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e Acidentes Ferroviários (GPIAAF, 2019) continua a advertir que o texto português terá prevalência comparativamente com o texto inglês, pelo que este aviso parece ser constante ao longo dos relatórios de acidentes e incidentes. Sendo que são traduzidos, estas advertências talvez sirvam como prevenção de desentendimentos linguísticos como, por exemplo, pela tradução de um termo pouco utilizado. Na figura abaixo podemos observar o mesmo aviso no relatório de 2016.

Este relatório é publicado em duas línguas, Português e Inglês. Em caso de discrepâncias entre as duas versões, o texto em Português tem prevalência.	This report is published in two languages, Portuguese and English. In the event of any discrepancy between these versions, the Portuguese text shall prevail.
---	---

Figura 14 – Aviso do GPIAAF (2019) relativo a discrepâncias entre línguas.

Ainda que os textos tenham sido publicados nas duas línguas mencionadas, advertem para o facto de o texto português ser o texto a predominar, o que, de certo modo, faz pensar sobre a veracidade do texto em inglês e se foi devidamente traduzido.

Por outro lado, não são apenas estes relatórios que são traduzidos. Notas informativas do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e Acidentes Ferroviários apresentam também o texto português no lado esquerdo do documento, e o texto inglês no direito. Porém, ao procurar por algum aviso relativo à tradução numa nota informativa de um acidente que envolveu uma aeronave de combate a incêndios (GPIAAF, 2022), pude verificar que o mesmo não consta do documento.

Foi já mencionado várias vezes que a tradução de documentos, manuais ou qualquer legislação relacionada com aviação pode levar a ambiguidades, desentendimentos ou erros graves. É então um trabalho rigoroso, que requer cuidado, pesquisa e sabedoria. Foi, por isso, questionado aos participantes se problemas linguísticos podem causar acidentes ou incidentes.

Observando o gráfico 4, que se encontra abaixo, não é surpreendente verificar que os participantes concordam relativamente a esta questão, visto que têm, na sua grande maioria, demonstrado esta opinião ao longo do estudo. É então claro, por todas as respostas analisadas até agora e por esta unanimidade na décima-primeira resposta do formulário, que qualquer tradução mal realizada põe em causa a segurança na aviação.

CONSIDERA QUE PROBLEMAS LINGUÍSTICOS POSSAM LEVAR A ACIDENTES/CONSTRANGIMENTOS NA ÁREA DA AVIAÇÃO?

Assinale a opção mais adequada.

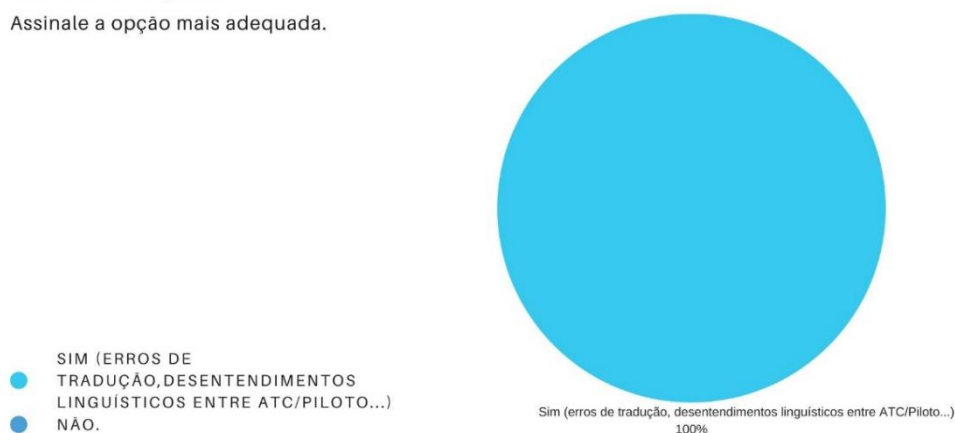


Gráfico 4– Dados relativos à décima-primeira pergunta do estudo.

Para evitar que surjam problemas linguísticos, e como tem sido mencionado ao longo da investigação desta dissertação, é necessário ajudar um tradutor técnico de aviação, visto que as suas traduções ainda são requeridas. Assim o seu trabalho torna-se relativamente mais fácil e as traduções mais fidedignas e seguras.

A opinião dos profissionais que participaram neste estudo é também importante, sendo que o seu ponto de vista não é o mesmo que o de uma pessoa que tenha estudado línguas ou tradução. Podemos então observar as suas respostas na tabela abaixo.

Cargo/Trabalho	Como se poderia evitar que problemas linguísticos causassem acidentes? (e.g. melhor formação linguística a todos os trabalhadores da área, curso terminológico para tradutores...)
Aluno Piloto 1	Existe uma grande padronização da comunicação aeronáutica Piloto - ATC e vice-versa. No entanto, muitas das vezes essas terminologias não são cumpridas, o que pode levar a desentendimentos que se podem tornar graves. Na minha opinião, as terminologias poderiam ser mais simplificadas, de modo a evitar desentendimentos.
Aluno Piloto 2	Melhor formação na língua inglesa.
Aluno Piloto 3	Testes de admissão, formação específica na área, uniformização dos procedimentos (verbal e não verbal).
Aluno Piloto 4	Ter uma melhor formação é muito importante e nunca deixar de praticar a fraseologia.
Aluno Piloto 5	Atualmente todos os profissionais são o suficiente formados para evitar fraseologias incorretas e têm todo o tipo de formação necessária para que tal não aconteça.
Técnico de Manutenção de Aeronaves 1	Formação linguística para todos os funcionários, exigência de um nível mínimo de inglês, curso terminológico e técnico para os tradutores.
Técnico de Manutenção de Aeronaves 2	Através de uma aposta na contratação de tradutores.
Hospedeira de bordo 1	Melhor formação linguística, mais cuidado da parte dos recrutadores.
Hospedeira de bordo 2	Melhor formação linguística dos trabalhadores.
Piloto 1	Dupla confirmação, termos mais <i>straightforward</i> possível.
Piloto 2	Formação muito especializada por todas as partes, com um curso de línguas.

Piloto 3	Mais exigência e precaução na formação.
Piloto 4	Haver um maior número de formações linguísticas.
Piloto 5	Melhor formação linguística, utilização de uma fraseologia <i>standard</i> .
Piloto 6	Avaliações ainda mais exigente do nível de inglês.
Piloto 7	Melhor formação para todos os trabalhadores da área.
Piloto instrutor	Sinceramente, não faço ideia.

Tabela 14 – Respostas relativas à décima-segunda pergunta do estudo.

De acordo com os profissionais inquiridos, são várias as ações que podem ser tomadas para evitar que problemas linguísticos causem acidentes ou incidentes na aviação, entre as quais:

- Terminologias mais simplificadas – até que ponto será viável simplificar a terminologia já utilizada por todos os profissionais? Teriam de adotar novos termos técnicos, podendo levar a novos desentendimentos entre pilotos e ATCO que estão habituados a certos termos. Não obstante, seria uma mais-valia se a terminologia utilizada fosse, de facto mais simples, e elaborada de uma forma que pilotos e controladores comuniquem entre si sem tantas falhas e problemas e de uma forma que faça com que os tradutores a aprendam mais facilmente. De qualquer modo, a renovação da terminologia pode criar mais problemas terminológicos e mais falhas de comunicação, visto que poderiam confundir os termos recentes com a sua versão antiga.
- Melhor formação na língua inglesa – uma opção realizável, cuja proposta faz todo o sentido. Os LPRs foram, no estudo de Kim (2013), caracterizados como insuficientes no que toca à ajuda linguística que visavam fornecer aos pilotos e controladores de tráfego aéreo, o que comprova que os profissionais precisam de uma melhor formação.
- Exigência de um nível mínimo de inglês – relativamente a tradução, qualquer tradutor que ambicione traduzir com qualidade e rigor sabe que precisa de um nível elevado nas línguas a adotar. Para os profissionais da área, este também deveria ser o caso. Aliás, os LPRs serviam para avaliar, como mencionado no início do capítulo, a pronúncia, estrutura, vocabulário, fluência, compreensão e interação. A avaliação era também realizada com níveis de 1 a 6 (Tosqui-Lucks e Prado, 2020), no entanto, a implementação destes testes é decidida pela

autoridade de aviação de cada país, pelo que não é propriamente uma exigência de um nível mínimo.

- Prática – para um tradutor, praticar constantemente as suas línguas de tradução é fundamental para que não perca contacto com as mesmas e para que não perca vocabulário e continue sempre a aprender. Para os profissionais de qualquer área, praticar é igualmente importante, não seria diferente na aviação.
- Mais exigência e precaução na formação – dado que a segurança é fulcral na aviação, todas as precauções são necessárias, especialmente na formação dos profissionais que irão contribuir sempre para que este seja o meio de transporte mais seguro. Os profissionais serem exigentes é também fundamental, seja no ensino como na prática ao longo dos seus trabalhos.
- Aposta na contratação de tradutores – os tradutores especializados na área podem, de facto, auxiliar a erradicar mais facilmente os problemas linguísticos que estão na causa das falhas de comunicação entre controlador-piloto. Mas para que os tradutores o possam fazer com rigor, é necessário que seja, por sua vez, auxiliado ao longo da sua formação.
- Curso terminológico e técnico para os tradutores – a falta de ajuda que um tradutor tem pela parte das entidades, agências e escolas de aviação é um fator que dificulta a formação do mesmo. O ideal, uma vez que o tradutor ainda é requisitado para traduções no setor, passa por implementar cursos para que este tenha mais conhecimentos, obtidos através de fontes fidedignas. Fornecer glossários dedicados a tradutores é também uma boa proposta. Porém, não podem ser glossários pensados apenas para os profissionais, que já estão familiarizados com a terminologia da área, possam consolidar os seus conhecimentos. Têm de ser glossários que forneçam todas as informações necessárias para um tradutor, como definições, contexto, sinónimos, explicação do funcionamento de determinadas funções, uma breve abordagem de todos os elementos da aeronave, por exemplo.

Pegando neste último ponto e para concluir as questões do estudo, procurei saber se os profissionais consideram que é importante oferecer a devida formação aos tradutores técnicos que desejam especializar-se em aviação, através de uma pergunta com resposta de escolha múltipla. Podemos observar a opinião no gráfico 5.

POR FIM, COMO TRABALHADOR/ESTUDANTE DA ÁREA, CONSIDERA QUE SERIA BENÉFICA A CRIAÇÃO DE UM CURSO PARA FORMAR TRADUTORES TÉCNICOS NA ÁREA DA AVIAÇÃO? OU BASTAVA APENAS A DISPONIBILIZAÇÃO DE GLOSSÁRIOS?

Assinale a opção mais adequada.

- SIM, DE FORMA A EXPLICAR MINIMAMENTE CADA TERMO, PARA QUE O TRADUTOR TIVESSE ALGUM CONHECIMENTO SOBRE, POR EXEMPLO, COMO FUNCIONA UM AVIÃO.
- NÃO, BASTARIA APENAS GLOSSÁRIOS COMPLETOS PARA QUE O TRADUTOR ENTRASSE EM CONTACTO COM A TERMINOLOGIA NECESSÁRIA.

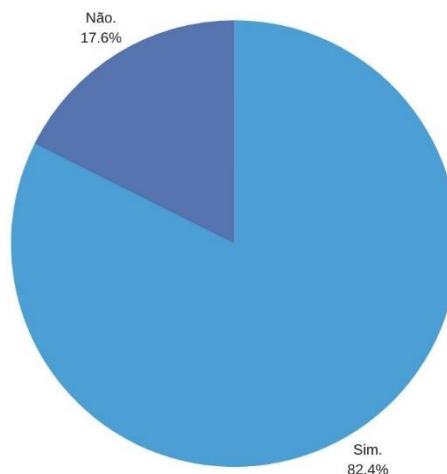


Gráfico 5 – Dados relativos à décima-terceira pergunta do estudo.

Analisando o gráfico acima apresentado, podemos verificar que a maioria dos participantes (82,4%) acredita que a criação de um curso de apoio para tradutores seria uma mais-valia para o setor, uma vez que um tradutor formado com essa ajuda seria um tradutor mais conhecedor, mais especializado e mais seguro das suas traduções. Por outro lado, 3 participantes (17,6%) pensam que apenas um glossário com a terminologia apresentada de uma forma mais detalhada seria o suficiente para a formação de um tradutor.

Penso que a criação do curso seria verdadeiramente benéfica, dado que se o tradutor, ao longo desse curso, tivesse dúvidas relativas, por exemplo, ao funcionamento de um motor, um profissional poderia explicar de uma forma concisa e breve para que o tradutor fosse elucidado ao ponto de compreender devidamente os termos referentes a uma turbina. Tirar dúvidas ao longo de um curso, mesmo que não sejam tão específicas quanto o exemplo utilizado, permitiria que o tradutor obtivesse todo o conhecimento que é necessário para se tornar um tradutor de qualidade.

Claro que se fosse desenvolvido um glossário mais específico e direcionado para tradutores seria também um ponto a favor de uma melhor formação, ainda assim, um tradutor técnico conseguirá reter mais conhecimento através de um curso,

preferencialmente lecionado por profissionais da área como pilotos ou controladores de tráfego aéreo.

2.3.3 Considerações finais sobre o estudo

Ao longo deste estudo consegui verificar que a importância de um tradutor varia de profissional para profissional. Foi possível também observar que, com o passar do tempo, o tradutor se tornou cada vez menos requerido, com o exemplo do encerramento dos gabinetes da TAP dedicados apenas à tradução. Não obstante, continua a ser necessário para a tradução de certos documentos e manuais.

Com a informação obtida através das respostas dos participantes, penso que o papel do tradutor seja cada vez menos procurado para traduções destinadas aos profissionais, mas ainda requisitado para traduções de documentos e documentários para o público e também documentos mais técnicos como manuais de tripulantes. Leis continuam a ser traduzidas, notas informativas e relatórios de acidentes e incidentes igualmente, que serão sempre traduções necessárias, visto que são direcionadas para o público.

A questão principal deste estudo, e desta dissertação, foca-se na procura do trabalho de um tradutor técnico de aviação e se o seu trabalho se encontra em extinção. Ao longo do capítulo foram mencionadas várias vezes que a aviação é uma área que envolve muito rigor e segurança e, sendo que ainda existem muitas falhas linguísticas entre os próprios profissionais que comunicam numa única língua, é da minha opinião que será um trabalho cuja procura continuará em decréscimo ao longo dos anos.

Os avisos do GPIAAF (2016, 2019) mencionados são uma prova do quão dedálea e escrupulosa pode ser a tradução num meio áspero como o da aviação. A necessidade de salientar que os textos podem conter descoincidências entre si dá-nos a entender que, a perspectiva dos profissionais inquiridos ao mencionarem que a tradução pode causar ambiguidades e falhas, é completamente justificada.

Independentemente disto, o tradutor tem, logicamente, um papel importante, não só na aviação, mas em todas as áreas de tradução. No entanto, sendo aviação um meio em constante modernização e na qual prima a seguridade, a tradução de documentos importantes e oficiais poderá vir a ser menos procurada, de modo a evitar possíveis

ambiguidades e erros linguísticos. As traduções destinadas ao público, como as notas informativas e os avisos do GPIAAF, continuarão a ser escritos na língua portuguesa, sendo que relatam acidentes/incidentes no solo português, ou que envolvem aeronaves de companhias aéreas portuguesas. O texto é então escrito em português para que o público consiga compreender o sucedido, ainda que contenha termos técnicos, porque, em inglês, seria de mais difícil compreensão. Os textos têm de ser traduzidos para o inglês, dado que é a língua utilizada no setor da aviação, pelo que assim os profissionais e interessados em saber o que aconteceu em determinado acidente ou incidente consigam entender.

Determino, portanto, que o trabalho de um tradutor técnico continuará a ser necessário, mesmo que a procura de traduções para documentos oficiais não o seja, sendo que existirão sempre documentos cujo foco será informar aqueles que não são profissionais da indústria. Penso, igualmente, que se os tradutores que se queiram especializar em aviação tivessem mais ajuda das entidades, agências e escolas competentes da área, as suas traduções não comprometeriam a segurança do setor com possíveis ambiguidades. Seria então uma mais-valia auxiliar o tradutor na sua formação, instruindo o mesmo relativamente aos termos a traduzir e não traduzir, relativamente às definições de cada termo e devidas traduções oficiais.

Seria útil mostrar ao tradutor o contexto em que cada termo técnico é utilizado. Para traduzir não basta ter conhecimentos terminológicos, tem de se compreender o que está escrito, de forma a passar a mesma mensagem para o texto de chegada. Se um tradutor tem dúvidas ou desconhecer um termo específico, será visível na sua tradução, comprometendo então a segurança do setor. Um tradutor tem de estar confiante das suas capacidades para que traduza com a exigência requerida pelo setor, para isso, é imprescindível que seja auxiliado.

No entanto, um trabalho de um tradutor técnico na aviação, com o passar do tempo, começará a cingir-se apenas a documentos menos direcionados para os profissionais, podendo considerar-se um trabalho com menos procura que antes, mas não em extinção. O tradutor técnico é, portanto, importante para a aviação, na medida em que traduz, sabendo a sua responsabilidade e riscos aliados à sua tradução, os documentos necessários, coligando a sua sabedoria linguística e terminológica com a sabedoria técnica e prática de todos os profissionais.

3. Terminologia

Neste último capítulo irei abordar, muito brevemente, a área da terminologia, visto ser uma parte importante da tradução técnica e do trabalho e conhecimento de um tradutor técnico, como temos vindo a observar ao longo desta dissertação.

3.1 O que é a Terminologia

A Terminologia é uma disciplina cujo foco são os termos especializados. Termos, para linguística, são uma seleção ou conjunto de signos linguísticos de um determinado subconjunto. Cabré considera que a Terminologia seja uma disciplina original num sentido mais restrito, visto ser uma interdisciplina composta através de elementos de outras disciplinas, fazendo com que as suas bases teóricas sejam delimitadas. (Dias, 2000).

“Para a linguística, os termos são o conjunto de signos linguísticos que constituem um subconjunto dentro do componente léxico da gramática de determinada pessoa. Os termos, para a linguística, são uma forma de saber.” (Dias, 2000).

Para Sager, a Terminologia é um conjunto de práticas que se foram desenvolvendo através da criação de termos, e não propriamente uma disciplina. Defende ainda que a Terminologia é um meio para chegar a um objetivo, ou seja, uma metodologia e não uma disciplina, pois para isso precisaria de estabelecer conhecimentos relativamente a algo (Dias, 2000). Já para o fundador da Teoria Geral da Terminologia (TGT), Eugen Wüster (2010), a terminologia é uma disciplina interdisciplinar, sendo que a linguística é um dos polos de junção.

A TGT é, de acordo com Cabré (2005), ineficiente, visto que tem um carácter reducionista ao considerar a terminologia apenas como uma ferramenta de trabalho, cujo objetivo é apenas normativo e metodológico. A autora considera que “o campo terminológico está dividido entre os princípios da TGT e a procura de novas formas de lidar com a complexidade das unidades terminológicas” quando estas estão relacionadas com a comunicação especializada.

A terminologia tem um princípio fundamental: que os termos sejam pertinentes “relativamente às áreas temáticas estruturadas em sistemas de classificação de conhecimentos especializados” sendo que “cada especialidade apresenta um sistema de áreas estruturadas em árvore, as quais devem evidentemente figurar em qualquer acervo terminológico coerente.” (Cruz, 2012).

De acordo com Biderman (2001), a Terminologia “ocupa-se de subconjuntos do léxico de uma língua (...) que se reportam ao universo referencial. Assim, a Terminologia pressupõe uma teoria de referência, ou seja, uma correlação entre a estrutura geral do conhecimento e o código linguístico correspondente”. Ainda segundo a autora, um dos objetivos da terminologia passa pela normalização, ou padronização, que acaba por afetar o estabelecimento de conceitos.

As regras que se aplicam à formação de palavras são também aplicadas para a formação de termos técnicos (Biderman, 2001):

- a) Derivação: prefixação, sufixação;
- b) Composição;
- c) Conversão.

Sendo que a conversão é pouco utilizada no léxico comum, de acordo com Biderman (2001), a sua utilização “torna-se raríssima numa língua de especialidade”. A autora menciona o prefixo *micro-*, cujo significado remete para algo pequeno, nos exemplos apresentados, alguns dos quais: *microeletrónica*, *microclima*, *microcirurgia* e *microbiologia*. Demonstra que esse prefixo é utilizado em diversas áreas que remetem para, como mencionado acima, algo pequeno, como no caso de *microclima* “se tratar do clima gerado numa área pequena”.

Porém, não se pode utilizar terminologia sem o devido conhecimento dos termos e o seu significado. De acordo com Kingscott (2002) “a terminologia tem de refletir a forma como se utiliza numa determinada indústria”. Sendo assim, é importante que o tradutor saiba que terminologia é utilizada em cada área, como, por exemplo, que termos técnicos foram adotados para o setor da aviação, para que os saiba empregar da forma mais correta. Deste modo, para que uma tradução técnica de qualidade seja elaborada, é necessário que se trate a Terminologia de forma adequada, pelo que a Terminologia serve como um apoio para a Tradução (Krieger, 2006).

Gouadec (2007) menciona que, quando deparados com um problema terminológico, os tradutores podem aceder a bases de dados terminológicas numa questão de minutos, sendo que, atualmente, muita informação está disponibilizada *online*. É um facto que o tradutor o pode fazer e que tem também ferramentas como o *Trados Multiterm* para o auxiliar. Em contrapartida, sem a devida compreensão dos termos técnicos apresentados, até a ajuda dos glossários não será o suficiente, visto que é necessário saber também como os aplicar na tradução da forma mais correta possível.

Reconhecer “o estatuto terminológico de uma unidade lexical é uma tarefa geralmente difícil que, ao contrário do que muitos pensam, não se resume à identificação mecânica de palavras não usuais”. Na realidade, são os aspetos de natureza cultural e de estruturação linguístico-formal que fazem com que os tradutores sintam essa dificuldade em reconhecer as terminologias (Krieger, 2006). Para Zethsen (1999), a terminologia é, também, o maior problema da tradução técnica, para além de consumir muito tempo ao tradutor técnico. A autora (1999) ainda debate que o conhecimento terminológico não basta para que se produza uma boa tradução.

Fontanet (2013) concorda com esse ponto de Krieger e de Zethsen, mencionando que uma complicação com que os tradutores se possam deparar seja, precisamente, a de identificar os termos e se estes correspondem a uma palavra ou mais. Ainda assim, não considera que terminologia seja propriamente um problema para um tradutor visto que, do seu ponto de vista, caso o tradutor se depare com um texto mais especializado, mas de uma área que não seja recente, então provavelmente conseguirá encontrar os termos num glossário.

As pessoas, de acordo com Cruz (2012), tendem a utilizar no quotidiano a língua comum e a língua de especialidade, visto que utilizam “coisas, utensílios, ferramentas, veículos” de uma forma “despreocupada”. Isto deve-se ao facto de o léxico do quotidiano estar, de certo modo, repleto de terminologia técnica. Podemos então verificar que, sendo assim, a terminologia e certos termos técnicos de determinados domínios são utilizados frequentemente a nível social.

Por fim, claro que não se pode mencionar terminologia sem a menção da Teoria Comunicativa da Terminologia (TCT), de Cabré. Segundo Cruz (2012), a terminologia apresenta os princípios:

- Teoria que elabora o tratamento multidimensional dos termos;

- Os aspetos semiótico-linguístico, cognitivo e comunicativo fazem parte da unidade do termo;
- Sendo que o significado dos termos difere dependendo do domínio de especialidade, estes são unidades recursivas e dinâmicas;
- As unidades lexicais e as unidades terminológicas partilham das mesmas características formais;
- Informações gramaticais, pragmáticas e enciclopédicas associam-se às unidades de base;
- A teoria dos termos tem como objetivo a descrição formal, semântica e funcional das unidades de valor terminológico, de modo a determinar quais são as suas características;
- A teoria dos termos mostra-nos as diferenças e semelhanças linguísticas, semióticas, cognitivas e comunicativas entre o termo e unidade lexical, pelo que a teoria dos termos é descritiva.

Na TCT, opostamente à TGT, a terminologia é a utilização eficaz de um conjunto de unidades na comunicação especializada. Acrescenta que, na teoria comunicativa, é necessário partir-se do princípio de que a realidade dos dados “deve apresentar variações em todas as suas dimensões.” (Cabré, 2005).

3.2 Termos Técnicos

Ao longo desta dissertação, cujo foco principal é a tradução técnica de aviação, foi feita uma grande menção sobre termos técnicos, pelo que é importante explicitar, de uma forma breve e concisa, o que são.

Krieger (2006) argumenta que os termos técnico-científicos são cada vez mais do interesse do tradutor técnico, visto que “compreendem que os termos técnico-científicos, objetos centrais da disciplina terminológica, são componentes linguísticos e nucleares dos textos especializados, constituindo-se, conseqüentemente, em peças-chave de representação e divulgação do saber científico e tecnológico.” Sendo assim, é importante que sejam identificados para que sejam devidamente traduzidos.

De acordo com Suonuuti (1997), um termo pode ser:

- Uma única palavra, como *pollution*, ou *poluição* em português;
- Uma palavra composta, como *lighthouse*, que em português não traduz para uma palavra composta, ficando *farol*. Sendo assim, como exemplo podemos usar *minissaia* (mini + saia) ou *passatempo* (passa + tempo).
- Uma expressão com várias palavras, que exemplifica com *environmental review*, ou *análise ambiental* em português.

Os termos técnicos são de uma estrutura morfossintática, constituídos como sintagmas, sendo, na sua maioria, locuções nominais, ainda que “locuções com verbos coexistam na comunicação profissional”. Geralmente, os termos são constituídos como unidades polilexicais, às quais podemos chamar sintagmas terminológicos, pelo que um tradutor deverá “ter domínio do léxico especializado (...) para evitar equívocos de seleção de equivalentes” (Krieger, 2006).

Um termo, ou unidade terminológica pode ser, citando Cruz (2012):

- “Uma palavra;
- Um sintagma;
- Um símbolo;
- Uma fórmula química ou matemática;
- Um nome científico em latim;
- Um acrónimo,
- Uma sigla;
- A denominação ou o título oficial de um cargo, organismo ou entidade administrativa.”

- ▶ rato — unidade lexical, substantivo masculino; contexto: mundo animal, mamífero roedor.
- ▶ rato — termo informático, substantivo masculino; contexto: tecnologias da informação, acessório periférico.

Figura 15 – Exemplo da definição de termos (Cruz, 2012).

De acordo com Cruz (2012), “um termo define-se como tal pelo contexto de utilização no discurso especializado, diferenciando-se da unidade lexical homónima, do discurso corrente, através do contexto semântico de especialidade.” Podemos observar

os exemplos apresentados pelo autor na figura 15. A neologia terminológica existente pode verificar-se como sendo caótica, pelo que há uma certa necessidade em filtrá-la através de estudos terminológicos e linguísticos, o que, para Cruz (2012), significa que os termos acabam por ser rapidamente retirados do contexto social e empresarial.

A forma como podemos distinguir um termo de uma língua de especialidade de uma palavra da linguagem comum é relativamente simples. Se a unidade terminológica apresentar uma relação unívoca com o conceito que designa, tem uma relação de monossémia – algo com um único significado – com esse conceito. Outra forma de compreendermos essa distinção, é através da lexicalização – quando uma unidade lexical autónoma é resultante da transformação de duas ou mais unidades linguísticas – ou seja, “pela estabilidade dessa relação entre a forma e o conteúdo em textos que tratam desse contexto. Posteriormente, é a frequência de utilização e o ambiente contextual – coocorrência – relativamente fixo, assim como os indicadores tipográficos – itálico, negrito, aspas, etc.” (Cruz, 2012).

Os termos devem seguir as regras de uma determinada língua, pelo que têm de ser linguisticamente corretos. Na realidade, os termos técnicos, para além de englobarem substantivos no singular, englobam também verbos, adjetivos e substantivos no plural. Seria também preferível que os termos fossem curtos e que possibilitem a formação de derivados (Suonuuti, 1997).

Para Suonuuti (1997), no caso de um termo ser designado, não apenas de uma forma, mas de várias, ou seja, se existirem vários termos para um único significado, excluindo quando há a necessidade de adotar mais do que um para o mesmo significado, é recomendado que se utilize e mantenha apenas um termo. É um ponto de vista interessante, pois observámos que, no caso da aviação, as empresas utilizam termos diferentes entre si, na mesma língua, o que dificulta a tradução.

Fontanet (2013) acredita que o primeiro a ser feito é identificar a que campo pertence um determinado termo técnico. Exemplificando, a autora menciona *beam*, ou *feixe* em português, visto que se traduz dependendo dos diferentes domínios, ou seja, a sua tradução difere de domínio para domínio. Podemos observar que, nos dicionários, pode fazer parte de uma imprensa de folhas, de um motor, de uma balança ou ainda de um arado. No caso de nos depararmos com um termo que possa ter várias traduções e significados, por vezes, de acordo com a autora, a única coisa a fazer será contactar o

autor do texto de partida. Por fim, Fontanet ainda acrescenta que o tradutor deve ter particular atenção para o facto de uma palavra ser precisamente isso, apenas uma palavra e não um termo, visto que *beam* pode também ser um feixe de luz.

CONCLUSÃO

A tradução técnica é uma necessidade para a atualidade, sendo que possibilita a tradução de áreas com terminologia complexa, o que faz com que a mesma informação chegue a vários países e culturas. É a tradução mais procurada, com cerca de 90% das traduções realizadas a serem técnicas (Kingscott, 2002), pelo que as formações dos tradutores são cada vez mais completas e ensinam as competências necessárias aos seus alunos, de modo a se tornarem tradutores de qualidade.

Ainda que a Universidade seja uma grande ajuda na formação de um tradutor, concluo que as competências adquiridas através do mercado de trabalho são também benéficas para o tradutor, visto que começará a traduzir com mais frequência e, em princípio, traduzirá no seu domínio de preferência, consolidando toda a terminologia que, neste caso, seria da área aeronáutica. Ao trabalhar o tradutor também aprende, pelo que à medida que recebe textos, a probabilidade de entrar em contacto com unidades terminológicas novas é elevada. Desse modo, o seu conhecimento medra com o passar do tempo e a sua experiência também, tornando o tradutor mais eficiente, confiante, conhecedor e fidedigno.

Traduzir textos de teor técnico é um trabalho de rigor, cujo processo é demorado. Não obstante desse facto, todas as traduções, como a literária, requerem qualidade. O tradutor não se limita a traduzir, recebe o documento e analisa o conteúdo do texto, para que consiga compreender se a tradução está dentro das suas capacidades e que termos terá de pesquisar para que a sua tradução seja fidedigna e correta. É um processo que envolve muito conhecimento terminológico e muita pesquisa para garantir que a tradução não contém erros que, no caso da aviação, podem inclusive colocar em causa a segurança aeronáutica. Após toda a pesquisa relativa ao texto recebido, inicia-se a tradução, seguida da formatação, revisão e retoques finais.

Contudo, enquanto a procura por traduções técnicas cresce, a procura por traduções técnicas de aviação, em contrapartida, cede. Antigamente, companhias aéreas como a TAP tinham gabinetes dedicados à tradução de certos documentos. Com o passar do tempo esses gabinetes foram desaparecendo, pelo que o tradutor técnico de aviação não é, praticamente, necessário para traduções de manuais, bem como também

será dispensável no que toca a traduções oficiais, de documentos importantes, por exemplo.

A aviação é um setor extremamente rigoroso independentemente do trabalho de cada profissional: os pilotos têm várias tarefas para manter os seus passageiros em segurança, enquanto comunicam com controladores de tráfego aéreo, que garantem, também, que a aeronave segue a sua rota em segurança. Ainda assim, na comunicação ATCO-piloto, podem surgir falhas de compreensão e problemas linguísticos. Se os profissionais que são devidamente instruídos, tendo também ao seu dispor testes como os LPRs, incorrem em erros, um tradutor técnico que pretenda traduzir nesta área terá de corresponder a uma exigência elevada.

Por outro lado, ao longo da investigação pudemos compreender que os materiais de apoio que o tradutor técnico tem ao seu dispor na sua especialização são escassos. À exceção do glossário da ANAC, de algumas notas informativas e de relatórios de acidentes/incidentes bilíngues, o tradutor terá de se formar através da sua própria pesquisa, com muito afincamento e interesse. É pouco provável que o tradutor consiga obter os conhecimentos necessários através de ajuda proveniente das agências, entidades e companhias de aviação.

Poderíamos, no entanto, pensar que as escolas de aviação em Portugal contribuíssem mais para o conhecimento terminológico dos tradutores. Este não é o caso, pois após contacto com as maiores e mais conhecidas escolas de aviação, pude chegar à conclusão que não existe qualquer curso, mesmo que apenas terminológico, para os tradutores ou linguistas da área. Este facto, em conjunto com a escassez de materiais, tornam a formação e obtenção de conhecimento de um tradutor extremamente difícil.

Se um tradutor não tem tanta facilidade no que toca à procura terminológica dos termos técnicos da aviação, até que ponto podemos constatar que as traduções no setor aeronáutico são viáveis, sendo que estas podem ser problemáticas? É claro que um tradutor tem a formação da Academia, que lhe dará as competências necessárias para discernir se tem capacidades, ou não, para proceder à tradução de determinado texto. Ainda assim, a tradução de documentos oficiais provou ser uma tradução de risco, daí não ser requisitada pelas entidades e agências do setor.

Porém, delimito que a ajuda de tradutores técnicos de aviação poderia ser útil para evitar certos problemas linguísticos, caso este fosse devidamente formado. O tradutor poderia ajudar a chegar a novas fraseologias mais simples para a comunicação entre ATCO-piloto ou, inclusive, ajudar a padronizar os termos técnicos mais úteis para que essa comunicação se torne menos suscetível a falhas.

Manter os manuais destinados aos profissionais, como técnicos de manutenção de aeronaves, numa única língua, o inglês, facilita o seu trabalho visto que, dessa forma, conseguem proceder à manutenção de uma aeronave de outra companhia aérea, sem comprometer o devido funcionamento da mesma. Por outras palavras, se todos os manuais de manutenção não se traduzirem para a língua materna de cada companhia, e se se mantiverem em inglês, qualquer técnico de manutenção conseguirá assegurar a manutenção de determinada aeronave, mesmo que não seja no solo da companhia. O *cockpit*, entre muitas outras partes do avião, varia de fabricante para fabricante e de modelo para modelo, pelo que é uma mais-valia, bem como mais seguro, manter toda a informação na língua internacional de aviação.

Em contrapartida, a tradução de documentos destinados apenas ao público é benéfica para que o mesmo compreenda, na sua língua materna, o conteúdo do texto. Com a tradução apenas desses documentos, não comprometemos a segurança aeronáutica e a terminologia do setor continua a ser utilizada, não caindo em desuso e não causando o empobrecimento das línguas para além do inglês.

Respondendo então à questão motriz desta investigação, não considero que o trabalho de um tradutor técnico de aviação esteja em extinção, mesmo tendo uma procura inferior para a tradução de documentos oficiais. Considero que, nesse sentido, a tradução de textos técnicos como manuais, aulas, entre outros, seja sim cada vez menos frequente e que se extinga somente no que toca a esses documentos. Por outro lado, a tradução de leis, notas informativas, relatórios de incidentes e incidentes e documentários será sempre necessária, sendo que são todos destinados ao público e não apenas aos profissionais.

A resposta final à questão de partida do trabalho é, portanto, um pouco contraditória. Para certos documentos as traduções técnicas estão sim a entrar em extinção, de forma a não se comprometer a segurança aeronáutica com problemas

linguísticos, mas, em contrapartida, as traduções de todos os restantes documentos continuarão a ser necessárias.

Concluo, com toda a investigação realizada, que a profissão de um tradutor técnico de aviação não está, de todo, em extinção.

BIBLIOGRAFIA

- Andrade**, C. S. et al. (2014). ANACpédia: termos da aviação. *Aviation in Focus- Journal of Aeronautical Sciences*, 5(1), 11-24.
- Bajaj**, B. & **Majumdar**, A. (2021). "Aviation Safety: An Initial Exploration of the Feasibility of Using Language Engineering Technologies for Reducing Pilot-Air Traffic Control Miscommunications." *Advances in Human Aspects of Transportation: Part I* (2021): 56.
- Bajaj**, B. (2019). HUMAN FACTORS IN RISK COMMUNICATION. Translation in Cascading Crises.
- Bajaj**, B., et al. (1997). Terminology Science as a Means of Improving Specialist Communication in the Domain of Aircraft Accidents. In *Selected Proceedings of the 1997 Symposium 'Aviation Communication* (pp. 162-182). Prescott, AZ: Embry-Riddle Aeronautical University.
- Biderman**, M. T. C. (2001). Terminologia e lexicografia. *TradTerm*, 7, 153-181.
- Botargues**, P. (2008). Airbus AP/FD TCAS mode: A new step towards safety improvement. Safety first, (7).
- Bresnik**, R. J. (2002). Lessons learned from the developmental flight testing of the Terrain Awareness Warning System.
- British Airways**. (1991). *A320 Technical Manual*. London: British Airways Fleet Office.
- British Airways**. (1997). *Boeing 747-400 Technical Manual*. London: British Airways Fleet Office.
- Bullock**, N. (2018). Integrating Contextual Factors into Teaching of English for Aeronautical Communications.
- Byrne**, J. (2010), *Technical Translation, Usability Strategies for Translating Technical Documentation*, Dorchecht: Springer.
- Cabré**, M. T. (2005). La terminología: representación y comunicación: elementos para una teoría de base comunicativa y otros artículos. *La terminología: representación y comunicación: elementos para una teoría de base comunicativa y otros artículos*, 0-0.
- Cruz**, L. (2012). *Manual práctico e fundamental de tradução técnica*. Arkonte.

- Cescotti, R.** (1993). *Luftfahrtdefinitionen: English - Deutsch, Deutsch - Englisch. Glossary of Aeronautical Definitions: English - German, German - English.* 2nd edition. Stuttgart: Motorbuch Verlag.
- Chereshnovska, M.** (2013). Training for technical translators: an interview with Uwe Muegge. *The ATA Chronicle*, 42(4), 18-23.
- Dias, C. A.** (2000). Terminologia: conceitos e aplicações. *Ciência da Informação*, 29, 90-92.
- FAA** (2011). Introduction to TCAS II Version 7.1
- Folaron, D.** (2019). Technology, technical translation and localization. *The Routledge Handbook of Translation and Technology. L.: Routledge.*
- Fontanet, M.** (2013). The technical Translator: the Sherlock Holmes of Translation?. *ATA Chronicle*, 42(7), 18-26.
- Garcia, I. W.** (1992). A tradução do texto técnico-científico. *Ilha do Desterro A Journal of English Language, Literatures in English and Cultural Studies*, (28), 075-086.
- Goertz, H.** (1997) New approach to ATC English proficiency. *Journal of Air Traffic Control*, July-Sept., pp 46-50.
- Gouadec, D.** (2007). Translation as a Profession. Amesterdão/Filadélfia: John Benjamins Publishing Company
- Harman, W. H.** (1989). TCAS- A system for preventing midair collisions. *The Lincoln Laboratory Journal*, 2(3), 437-457.
- Hubscher-Davidson, S.** (2013). Emotional intelligence and translation studies: A new bridge. *Meta: Journal des traducteurs/Meta: Translators' Journal*, 58(2), 324-346.
- International Civil Aviation Organization/ICAO/OACI.** (2004). Doc. 9835 AN/453: Manual on the implementation of ICAO language proficiency requirements. 1. ed. Montreal.
- International Civil Aviation Organization/ICAO/OACI.** (2006). Doc.9863 AN/461: Airborne Collision Avoidance System (ACAS) Manual. 1.ed. Montreal.
- Kastberg, P.** (2007). Cultural issues facing the technical translator. *Journal of Specialised Translation*, 8, 104-109.
- Kingscott, G.** (2002). Technical translation and related disciplines. *Perspectives: Studies in translatology*, 10(4), 247-255.
- Krieger, M. D. G.** (2006). Do ensino da terminologia para tradutores: diretrizes básicas. *Cadernos de tradução*, 1(17), 189-206.
- Krieger, M. D. G., & Santiago, M. S.** (2014). Estudos de terminologia para a tradução técnica.

- Lam, L. T., & Kirby, S. L.** (2002). Is emotional intelligence an advantage? An exploration of the impact of emotional and general intelligence on individual performance. *The journal of social Psychology*, 142(1), 133-143.
- Maia, B. M. H. S.** (2003). Ensinar como especializar-se.
- Maxmudjanovna, Y. N., & Xamidjanovna, A. N.** (2021). TECHNICAL TRANSLATION AS A TYPE OF SPECIALIZED TRANSLATION. *CENTRAL ASIAN JOURNAL OF LITERATURE, PHILOSOPHY AND CULTURE*, 2(5), 62-67.
- McMillan, D.** (1998). "... Say again?..." Miscommunications in Air Traffic Control.
- Nord, C.** (2018). Análise textual em tradução: bases teóricas, métodos e aplicação didática.
- Peixoto, R. A. J. R.** (2020). Aeronautical Meteorology Glossary: a discussion on term definition in the ANACpedia termbase. *The ESpecialist*, 41(3).
- Polchlopek, S. A.** (2009). Tradução técnica: armadilhas e desafios. *Tradução & Comunicação*, 19.
- Pym, A.** (2000). Training translators and European unification: a model of the market. In *Paper presented to the seminar Training translators: expectations and reality. Service de traduction, Commission des CE. Luxembourg* (Vol. 13).
- Reason, J.** (2008). *The Human Contribution: Unsafe Acts, Accidents and Heroic Recoveries*. Farnham, UK, and Burlington, VT: Ashgate Publishing.
- Ribeiro, G. C. B.** (2004). Tradução técnica, terminologia e lingüística de corpus: a ferramenta Wordsmith Tools. *Cadernos de tradução*, 2(14), 159-174.
- Robinson, D.** (2003) *Becoming a Translator*. Second Edition. London & New York: Routledge
- Sanchez, M. T.** (2017). The Pragmatics of Translator Training in the 21st Century. *International Journal of English Language & Translation Studies*.
- Santos, D.** (2018). Tradução técnica, terminologia e criatividade. *quot; In Aparecida Negri Isquierdo; Giselle Mantovano Dal Corno (ed) As ciências do léxico: Lexicologia, Lexicografia, Terminologia 2018.*
- Schubert, K.** (2009). Positioning translation in technical communication studies. *The Journal of Specialised Translation*, 11(1), 17-30.
- Schubert, K.** (2010). Technical translation. *Handbook of translation studies*, 1, 350-355.
- Silva, F.** (s.d.). *ANACPEDIA: ONLINE DICTIONARIES—AVIATION TERMINOLOGY IN PORTUGUESE, ENGLISH AND SPANISH.*
- Suonuuti, H.** (1997). *Guide to terminology*. Tekniikan Sanastokeskus.

- Terenzi, D., & Pantoja, M. T. B.** (2018). A BUSCA PELA TRADUÇÃO DE TERMOS TÉCNICOS DA ÁREA DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES: UM ESTUDO EXPLORATÓRIO. *Revista CBTecLE*, 1(1), 21-32.
- Tosqui-Lucks, P., & Prado, M. C.** (2020). New routes in the study of Aviation and Aeronautical English. *The ESPECIALIST*, 41(3).
- Transportation Safety Institute.** (1975). *Glossary of Aeronautical Terms*. Aircraft Accident Investigation. Second Edition. First Printing. Oklahoma: Aeronautical Center.
- Weininger, M. J.** (2004). TM & MT na tradução técnica globalizada–tendências e conseqüências. *Cadernos de tradução*, 2(14), 243-263.
- Wüster, E.** (2010). *Introducción a la teoría general de la terminología ya la lexicografía terminológica* (Vol. 1). Documenta Universitaria.
- Zethsen, K. K.** (1999). The dogmas of Technical Translation – Are They Still Valid? *Hermes, Journal of Linguistics*.

SITOGRAFIA

- Acesso ao Ensino Superior 2022** (n.d.). Índices de Cursos (por curso e instituição). Acedido a 30 de abril de 2022, em <<https://www.dges.gov.pt/guias/indcurso.asp?letra=T>>
- Agência Nacional de Aviação Civil. ANACpédia.** Acedido a 4 de maio de 2022, em <<http://www2.anac.gov.br/anacpedia>>
- Autoridade Nacional de Aviação Civil/ANAC** (2015). Glossário da Aviação Civil. Acedido a 5 de maio de 2022, em <https://www.anac.pt/SiteCollectionDocuments/Publicacoes/estudos/glossario_da_aviacao_civil.pdf>
- Biderman, M. T. C.** (2001). Terminologia e lexicografia. *Tradterm*, 7, 153-181. Acedido a 29 de dezembro de 2021, em <<https://doi.org/10.11606/issn.2317-9511.tradterm.2001.49147>>
- Costeleanu, M.** (2009). Difficulties in translating specialized texts. Editora Europlus. Acedido a 30 de abril de 2022, em <<http://www.diacronia.ro/en/indexing/details/A3362/pdf>>
- Diretiva 89/48/CEE do Conselho de 21 de Dezembro de 1988.** (n.d.). Eur-Lex. Acedida a 31 de abril de 2022, em <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/?uri=CELEX%3A31989L0048>>

- FLUL.** (n.d.). Licenciaturas Cursos de 1º Ciclo. Acedido a 30 de abril de 2022, em <<https://www.letras.ulisboa.pt/pt/ensino/licenciaturas#tradu%C3%A7%C3%A3o>>
- FLUP.** (n.d.). Sigarra - Licenciatura Em Línguas Aplicadas. Acedido a 31 de abril de 2022, em <https://sigarra.up.pt/flup/pt/cur_geral.cur_view?pv_curso_id=456>
- Frota da TAP - Explore os aviões TAP.** (n.d.). FlyTap. Acedido a 6 de agosto de 2022, em <<https://www.flytap.com/pt-pt/a-bordo/conhecer-a-frota>>
- Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários/GPIAAF** (2016). Falha de Motor Contida Airbus 330-202. Relatório de Segurança GPIAA 18/INCID/2014. Acedido a 7 de agosto de 2022, em <<http://www.gpiaa.gov.pt/upload/membro.id/ficheiros/i006718.pdf>>
- Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários/GPIAAF** (2019). Aterragem dura em sequência de *porpoise landing* ATR72-212A. Relatório Final de Investigação de Segurança de Acidente. 15/ACCID/2016. Acedido a 7 de agosto de 2022, em <https://cdn.pista73.com/media/2019/03/Relat%C3%B3rio_acidente_TAP_2106.pdf>
- Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários/GPIAAF** (2022). Nota informativa de acidente com aeronave 2022/ACCID/04. Acedido a 7 de agosto de 2022, em <<http://www.gpiaa.gov.pt/paginaRegisto.aspx?back=1&id=10810>>
- Kim, H.** (2013). Exploring the construct of radiotelephony communication: A critique of the ICAO English testing policy from the perspective of Korean aviation experts. *Papers in Language Testing and Assessment*. 2.2: 103-110. Acedido a 31 de junho de 2022, em <http://www.altanz.org/uploads/5/9/0/8/5908292/6_kim.pdf>.
- Melo, V.** (2007). Inglês Técnico Aeronáutico. Termos e Expressões – português/inglês. Acedido a 5 de maio de 2022 em <<https://www.doccity.com/pt/aviation-glossary/4763068/>>
- Universidade de Aveiro.** (n.d.). Licenciatura em Tradução. Acedido a 30 de abril de 2022, em <<https://www.ua.pt/pt/c/44/p>>
- Universidade Nova de Lisboa.** (n.d.). Licenciatura Em Tradução. Acedido a 30 de abril de 2022, em <<https://guia.unl.pt/pt/2022/fcsh/program/9252#structure>>

ANEXO: Formulário *GoogleForms*.

Aviação e Tradução Técnica

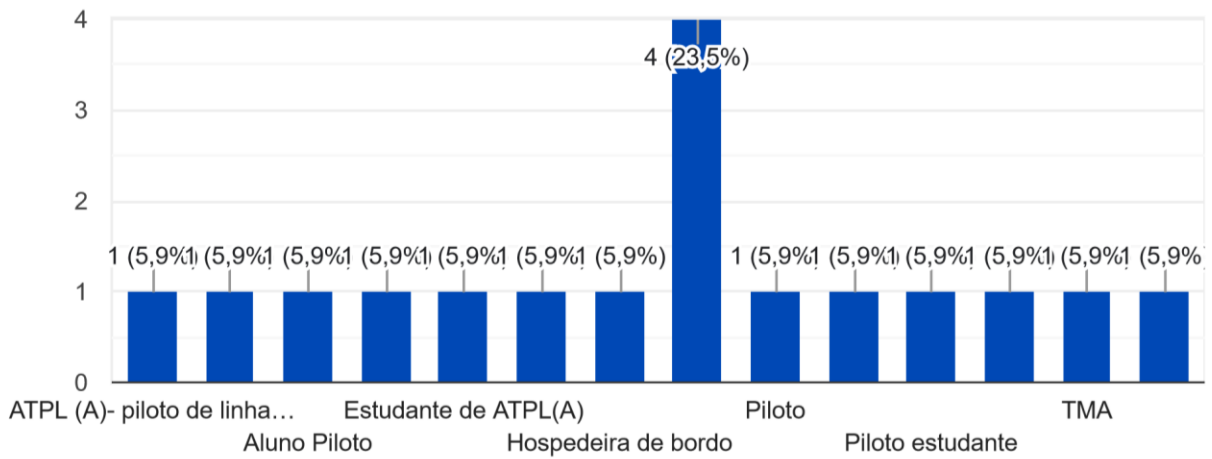
17 respostas

[Publicar estatísticas](#)

1. Qual é o seu trabalho/área de estudo em aviação?

[Copiar](#)

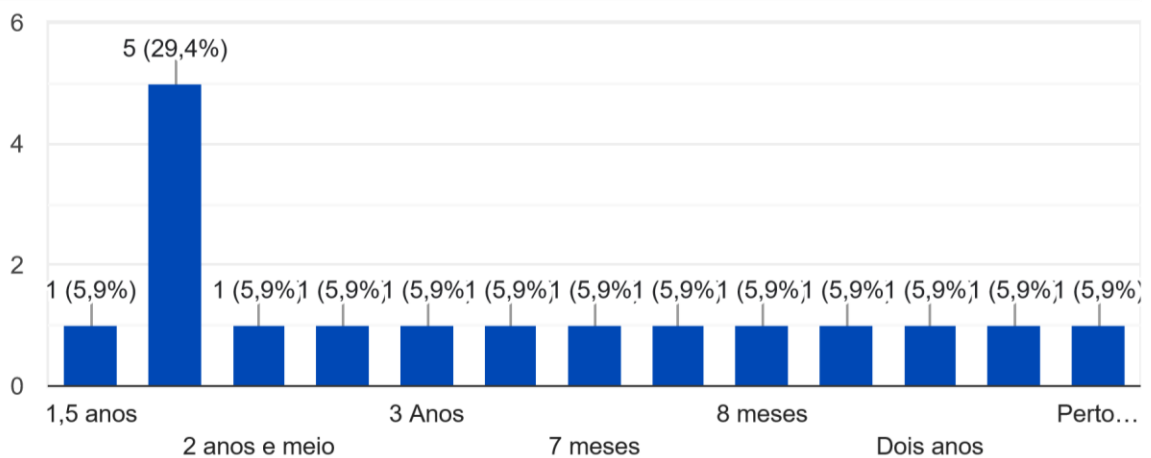
17 respostas



2. Há quanto tempo trabalha/estuda no meio?

[Copiar](#)

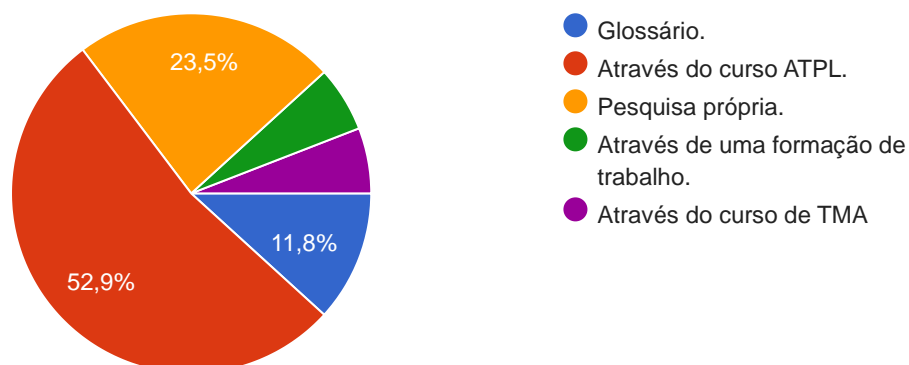
17 respostas



3. Enquanto estudante/trabalhador na área, é entregue algum glossário? Como entrou em contacto com a terminologia da área? Assinale a opção mais adequada.

 Copiar

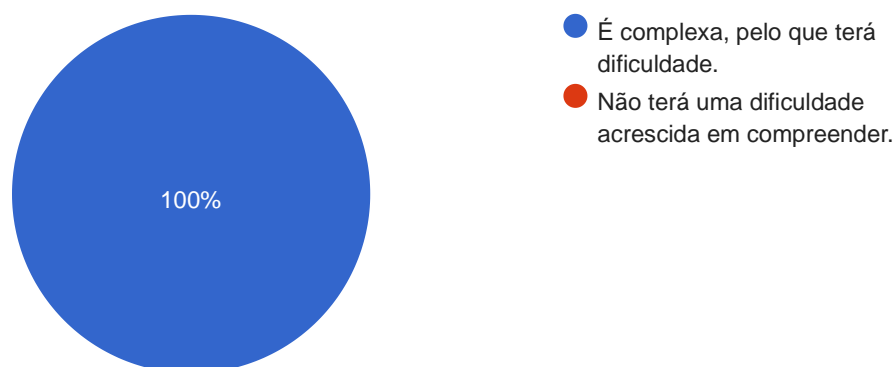
17 respostas



4. Considera que a terminologia seja complexa, logo, o comum cidadão não a conseguirá compreender? Assinale a opção mais adequada.

 Copiar

17 respostas



5. Na sua opinião, tradutores têm um papel importante na aviação? Porquê?

17 respostas

Nos dias de hoje não tanto sendo que a língua da aviação é o inglês e uma pessoa e contratada se tiver certo nível de inglês. Porém acredito que seja sempre necessário para outro tipo de tarefas

Considero que tradutores tem um papel de extrema importância na aviação, muitas vezes certos factos ou definições já são conhecidas ou associadas por experiências do passado, o que falta é simplesmente o click para as conseguir associar a uma nova aprendizagem que na maior parte dos casos está escrita numa língua diferente da que estamos acostumados a usar

Na minha opinião, a tradução na área da aviação é de pouco interesse, porque manter a terminologia numa língua comum, neste caso o inglês, torna toda a área da aviação (desde pilotos, controladores de tráfego aéreo, "pessoal de chão", etc.) mais simplificada.

Nem por isso, porque alguém que vá para o curso terá que ter boas bases em inglês, é complexa ao início mas que passado algum tempo e com alguma prática é fácil de perceber.

Os tradutores já tiveram um papel muito fundamental na aviação, ao ponto de a TAP ter um departamento exclusivamente dedicado à tradução de manuais e documentos. No entanto, com o evoluir do tempo e com a introdução de línguas estrangeiras no ensino escolar, nomeadamente o inglês, o número de pessoas que dominam a língua inglesa aumentou imenso, tornando-se cada vez mais raro e diminuindo a importância das traduções. Para documentos que sejam públicos, ou destinados ao público geral, o trabalho de um tradutor é fundamental.

Não. Não deverão existir tradutores porque mesmo que a tradução seja bem feita, há sempre algum significado que se pode perder, criando ambiguidade

Penso que, enquanto piloto, como a linguagem/comunicação técnica requer o inglês um tradutor não será indispensável

Uma vez que a língua inglesa é a mundialmente usada a nível de aviação, não creio que os tradutores só tenham um papel de nível acrescido

Sim, Praticamente toda a documentação é numa língua estrangeira

Traduzir manuais de aviação, leis e regras a cumprir.

Sim, para facilitar a aprendizagem da fraseologia em inglês

Não conheço muito sobre tradutores na aviação, mas o inglês é estabelecido como a língua oficial e é pedido um nível mínimo de inglês inclusive para começar o curso. Provavelmente para partilhar as informações com o cidadão comum (fora da área da aviação) sim sejam necessários tradutores

Considero que sim. Os artigos mais relevantes da área encontram-se maioritariamente em inglês e em francês por isso o trabalho dos tradutores é fundamental!

Sim, na tradução de documentos oficiais e, em caso de acidente, na tradução de conversas no cockpit, etc.

A língua da aviação é o inglês pelo que os não nativos terão dificuldade sobretudo com termos tão técnicos e específicos

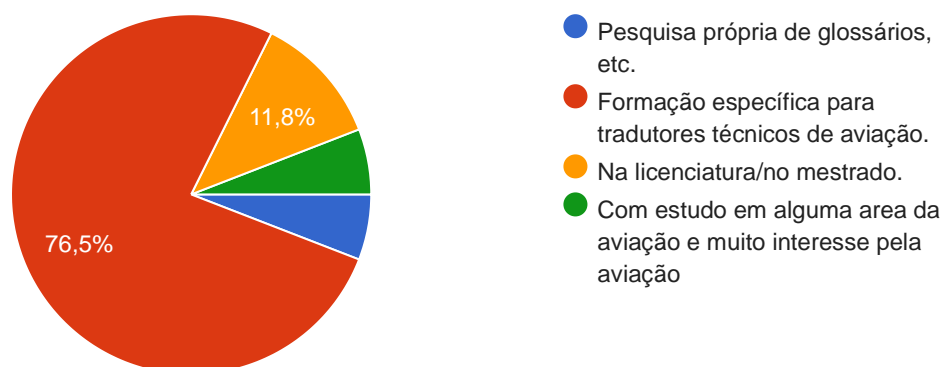
Depende bastante do país em que se trabalha e das políticas das companhias aéreas. Na China por exemplo tem vários voos internacionais para fora do país em que a língua inglesa é predominante e então como muitos pilotos não tem formação adequada para comunicar em inglês costuma ir um piloto que está só encarregue de fazer comunicações e mexer nos rádios do avião.

Sim, pois diminuem erros científicos em documentos traduzidos e entregues aos profissionais da aviação.

6. Como acha que um tradutor técnico de aviação obtém o seu conhecimento, de forma a traduzir sem erros? Assinale a opção mais adequada.



17 respostas



7. Atualmente, os manuais de aeronaves não são traduzidos. Porque será? Para causar menos erros terminológicos?

A língua da aviação é inglês e por isto não devem ser traduzidos para outras línguas. Devem ser lidos, compreendidos e interpretando-se em ingles

Para que no mundo da aviação, sendo este um mundo muito vasto, todos usem as mesmas terminologias e nomes

Sim. Um bom exemplo para explicar a "não tradução" dos manuais das aeronaves é a língua portuguesa. A nossa língua é muito rica e com muitos sinónimos, que podem até, por vezes, ser entendidos de formas diferentes. Manter os manuais numa só língua, normalmente em inglês, deixa mais explícita toda a informação e também evita erros, tanto de tradução como de interpretação.

Sim, por menos erros terminológicos e ser mais fácil universalmente de perceber

Não são traduzidos porque há uma língua padrão na aviação, o inglês. Isto assim permite que haja um consenso e entendimento em qualquer parte do mundo. Permite que haja companhias chinesas a voar para os Estados Unidos, por exemplo, e vice-versa, sem que haja dificuldades na comunicação entre pilotos e ATC. Permite também que um avião fabricado no Brasil, por exemplo, seja utilizado em qualquer lugar no mundo. O inglês foi a língua eleita dada a sua simplicidade.

Também o tradutor, se não tiver conhecimentos suficientes poderá errar nas traduções, podendo comprometer assim a operação segura da aeronave. A existência de funcionários exclusivamente para traduções de documentos implica um aumento nas despesas da empresa. Se os funcionários compreendem inglês, não há a necessidade de a mesma ter custos extras com indivíduos para realizar traduções de documentos que os funcionários conseguem interpretar (creio que seja um dos pensamentos das empresas). O inglês presente nos documentos está a um nível acessível a todos os que têm conhecimentos básicos da língua. Não só isto, mas há também expressões e termos técnicos exclusivos da língua inglesa.

A linguagem do meio é o inglês ao traduzir os manuais iria abrir a opção de ambiguidade, porque apesar de ser uma tradução fiável iria sempre perder-se algum significado e na aviação não pode haver perca de significados, porque isso pode levar a acidentes e ou incidentes

O inglês é um fator essencial para a vida de um piloto, portanto considero que seja ate benéfico começar logo desde o início a ler em inglês

benéfico começar logo desde o início a ler em inglês

Para que não haja confusão na terminologia

Sim

Acredito que seja porque certas coisas ao serem traduzidas possam ter duplo sentido.

Fraseologia standard

Porque os exames são também em inglês e as comunicações em muitos países também são em inglês, isto com o fim de reduzir a probabilidade de incidentes e acidentes. Os manuais não são traduzidos para o estudante ir se habituando ao inglês técnico

Penso que sim.

Acredito que seja para evitar erros e confusão.

Não sei

Penso que seja mesmo para que o inglês seja trabalhado ao máximo. O inglês na aviação é obrigatório hoje em dia e então se tudo tiver na mesma língua é melhor.

Sim, por esse motivo!

Com certeza.

Sim, manter tudo na língua inglesa.

8. Considera que seria mais benéfico para aviação se não se traduzissem manuais e leis, por exemplo, mantendo tudo na língua internacional?

17 respostas

Sim

Não

Inglês sim

É verdade que ao manter tudo na língua internacional, evita se muitos erros que podem surgir de traduções mal realizadas, e visto tratarem se de leis, estás devem de ser universais, contudo fora de leis não vejo problema para traduzir outro tipo de conteúdo

Sim, pelo mesmo motivo mencionado no ponto 7.

Sim

Por exemplo, assumindo que nem todos os funcionários de uma empresa têm o mesmo nível de inglês, uns poderão ter uma maior facilidade em interpretar um documento do que outros. Uma tradução correcta dos mesmos iria facilitar a compreensão e agilizar o cumprimento do documento (no caso de ser um manual de manutenção, por exemplo).

Mas também ao manter os documentos todos em inglês e "obrigar" que os funcionários percebam todos inglês, permite que, por exemplo, a TAP faça manutenção aos aviões da Lufthansa. A documentação pode ser assim analisada conjuntamente, no próprio local, por funcionários da TAP e da Lufthansa.

Há também determinados termos aeronáuticos que não se conseguem propriamente traduzir para a língua mãe, podendo os mesmos terem que permanecer em inglês no documento traduzido.

Com certeza

O facto de tudo estar, maioritariamente, em Inglês facilita na uniformização da língua internacional como língua oficial da aviação

Sim, acredito que seria mais seguro de modo a evitar confusões.

Em termos de compreensão total e integral, seria mais vantajoso haver tradução.

Com certeza

9. Sendo assim, o que é traduzido, atualmente, em aviação? Dê alguns exemplos (e.g. leis, documentários, decretos).

17 respostas

Documentários

Existem manuais e procedimentos escritos pela autoridade de aviação civil, ANAC, que estão publicados em português e em inglês

Na aviação, pouco material é traduzido. No caso das escolas, caso sejam escolas que lecionem em português, parte do manual do avião é traduzido para português para criar os chamados "Procedimentos Operacionais", que são procedimentos adotados pelos operadores de aeronaves com alguns elementos extra para aumentar a segurança da operação.

Não sei se algo que tenho sido traduzido, é tudo em inglês (pelo menos o curso ATPL)

Atualmente, que eu tenha conhecimento, são traduzidos documentos legislativos da EASA, notas informativas da ANAC, documentários relacionados com a aviação e documentos que sejam destinados ao público em geral.

Os manuais de operação da empresa são escritos na língua que a empresa adota, sendo que algumas das legislações são traduzidas para essa mesma língua. Atualmente a língua oficial da empresa na maioria das empresas é o inglês, não dando espaço à tradução.

Aulas, alguns power points

Não sei de nenhum exemplo

Documentários

Leis, livros e documentários.

Documentarios e alguns manuais a nível nacional

Documentos específicos sobre leis de espaço aéreo de um país geralmente podem estar publicados na língua do país, sempre que haja também uma versão em inglês NA MESMA FOLHA (ver Manual VFR do espaço aéreo português como exemplo)

Manuais de formação de tripulantes por exemplo, nas escolas de formação portuguesas
OMNI

como a OMNI

Alguns documentos

Algun material de apoio das escolas

A legislação interna de casa país encontra-se publicada na internet na língua mãe e em inglês, penso que seja a única coisa.

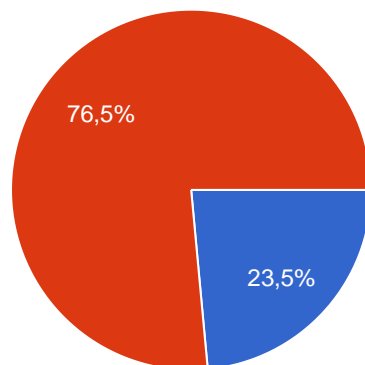
Praticamente nada é traduzido na aviação. Mas relatórios de incidentes/acidentes são traduzidos para diversas línguas, particularmente para a língua falada no território em que ocorreu o acidente/incidente, ainda que os termos técnicos sejam apresentados nesses documentos entre parênteses e itálico.

10. Não considera que, ao deixar de se traduzir certos termos técnicos, levará a um inevitável empobrecimento terminológico das línguas?



Assinale a opção mais adequada.

17 respostas

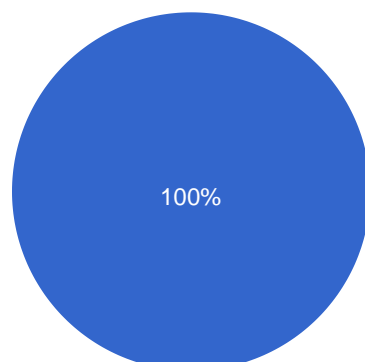


- Sim, visto que os termos caem em desuso.
- Não, visto que é mais seguro manter tudo na mesma língua em aviação.

11. Considera que problemas linguísticos possam levar a acidentes/constrangimentos na área da aviação? Assinale a opção mais adequada.



17 respostas



- Sim (erros de tradução, desentendimentos linguísticos entre ATC/piloto...)
- Não.

12. Como se poderia evitar que problemas linguísticos causassem acidentes? (e.g. melhor formação linguística a todos os trabalhadores da área, curso terminológico para tradutores...)

17 respostas

Melhor formação linguística, mais cuidado da parte dos recrutadores

Sinceramente, não faço ideia

Existe uma grande padronização da comunicação aeronáutica Piloto - ATC e vice versa. No entanto, muitas das vezes essas terminologias não são cumpridas, o que pode levar a desentendimentos que se podem tornar graves. Na minha opinião, as terminologias poderiam ser mais simplificadas, de modo a evitar desentendimentos.

Dupla confirmação, termos mais straight forward possível

Formação linguística para todos os funcionários, exigência de um nível mínimo de inglês, curso terminológico e técnico para os tradutores.

formação muito especializada por todas as partes, com um curso de línguas.

Mais exigência e precaução na formação

Melhor formação na língua inglesa

Através de uma aposta na contratação de tradutores.

Haver um maior número de formações linguísticas.

Melhor formação linguística, utilização de uma fraseologia standard

Avaliações ainda mais exigente do nível de inglês

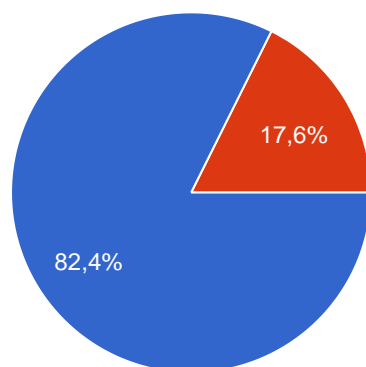
Melhor formação linguística dos trabalhadores

Melhor formação para todos os trabalhadores da área

Testes de admissão, formação específica na área, uniformização dos procedimentos (verbal e não verbal)

13. Por fim, como trabalhador/estudante da área, considera que seria benéfica a criação de um curso para formar tradutores técnicos na área da aviação? Ou bastava apenas a disponibilização de glossários? Assinale a opção mais adequada.

17 respostas



- Sim, de forma a explicar minimamente cada termo, para que o tradutor tivesse algum conhecimento sobre, por exemplo, como funciona um avião.
- Não, bastaria apenas glossários completos para que o tradutor entrasse em contacto com a terminologia necessária.

Google Formulários