



NÃO HÁ INFERNO PARA QUEM TRADUZ

Hélio Rodrigues da Rocha

Universidade Federal de Rondônia – UNIR

E-mail: heliorocha@unir.br

Resumo: Este texto trata da tradução enquanto prática cultural, ou seja, o fazer tradutório apoiado em três dimensões linguísticas: histórica, social e cultural. Isso quer dizer que o tradutor imerge e emerge nas águas convulsivas da/na cultura de origem e da/na cultura de chegada guiado pelas circunstâncias sócio-históricas e linguístico-culturais. Além dessa questão, este artigo também faz alguns espelhamentos de trechos de relatos de viagem traduzidos do inglês para o português do Brasil. Assim, tenta-se refletir sobre o fazer tradutório na/da/ sobre Amazônia a partir de três escritores-viajantes: Koch-Grünberg (2003), Whiffen (2019) e Mathews (2019) e assevera-se que não há inferno para o tradutor.

Palavras-chave: Tradutor. Tradução cultural. Relatos de viagem. Amazônia.

THERE IS NO HELL TO THE TRANSLATOR

Abstract: This text deals with translation as a cultural practice, that is, translational doing based on three linguistic dimensions: historical, social and cultural. This means that the translator immerses and emerges in the convulsive waters of the origin culture and the arrival culture guided by socio-historical and linguistic-cultural circumstances. In addition to this issue, this article also mirrors excerpts from travel reports translated from English to Brazilian Portuguese. Thus, we try to reflect on the translation process in Amazonia from three traveling writers: Koch-Grünberg (2003), Whiffen (2019) and Mathews (2019) asserting that there is no hell to the translator.

Keywords: Translator. Cultural translation. Travel writings. Amazon.

Toda tradução é motivada por uma necessidade ou por um conjunto de necessidades, subjetivas e/ou objetivas, individuais e/ou coletivas, necessidades essas manifestando-se sempre que, sob quaisquer circunstância venha ocorrer um bloqueio parcial ou total na relação comunicativa Emissor [-] Receptor e que possa ser atribuído a interferências provocadas pela variação linguística.

As (in)fidelidades da tradução: servidões e autonomia do tradutor – Francis Henrik Aubert

Todo indivíduo que trabalha com a prática tradutória entre línguas diferentes – tradução interlingual – tem consciência de que esse ato operatório de atravessamento envolve, pelo menos, três dimensões linguísticas bastante imbricadas: a dimensão

social, a histórica e a cultural. Com isso, de acordo com os Estudos da Tradução¹, deve-se entender que o tradutor imerge e emerge – nesse exercício hermenêutico – nas ondas convulsivas da/na *cultura de origem* e da/na *cultura de chegada*, guiado – em certa medida – pelas circunstâncias sócio-históricas e linguístico-culturais. O/A tradutor/a, portanto – nessa longa viagem tradutória de um texto de uma língua estrangeira (texto de partida) para o texto na língua de chegada (texto de chegada) – faz inúmeras investigações nos mais diversos campos do conhecimento humano: Linguística, Semiótica, Antropologia, Estudos Culturais, Geografia, História, Ictiologia, Entomologia, Filosofia, Orografia, Etnografia, Biologia, Mitologia, etc.

Isso ocorre porque o objetivo do(a) tradutor(a) é compreender o texto de partida como um tecido social voltado para determinada cultura em que essa tradução será entregue (a cultura do autor do texto de partida) – quando de sua textualização – para, a partir desse ponto, agir eticamente sobre o texto que pretende produzir para a cultura de chegada (a cultura do tradutor), mantendo em mente que ele(a), o/a tradutor/a, é um produto da sua própria língua materna e que essa língua é um produto social; ou seja, língua-sujeito e sujeito-língua são tessituras produzidas ao mesmo tempo individual e socialmente. Esse social dá-se nas dimensões da cultura vivida diariamente; esse vivenciar deve ser observado criticamente, quando do processo tradutório, porque o texto de chegada é um *espelhamento* do texto de partida. Todavia, esse *speculum* traz à tona – se tiver sido produzido com olhos e mentes voltados para aspectos culturais da cultura de chegada – o reconhecimento, pelo leitor, de sua [dele] cultura textualizada no texto de chegada. O leitor desse texto traduzido deve reconhecer-se no texto-cultura traduzido. Quando há termos traduzidos que destoam do cotidiano da cultura que fora descrita por algum viajante estrangeiro, o leitor, imediatamente, estranha, pois desconhece o uso desse ou daquele termo em sua cultura, no caso em tela, amazônica.

Pode-se observar isso em tradução de relatos de viajantes de língua inglesa que textualizaram alguns aspectos materiais e imateriais de culturas amazônicas. Vejamos alguns exemplos que estão no relato *Dois anos entre os indígenas: viagens no noroeste amazônico (1903-1905)*, de Theodor Koch-Grünberg (2005) e em *O noroeste amazônico: notas de alguns meses que passei entre tribos canibais*, de

¹ PYM, A. *On the social and the cultural in translation studies*. 2005. Disponível em: <<http://www.tinet.org/~apym/on-line/sociocultural>>. Acesso em: 4 fev. 2007.

Thomas Whiffen (2019).

Como foi traduzido para o português	Termo usado na cultura	Significado na cultura
comedouro (2005, p. 127)	Barreiro	Lugar em que os animais se alimentam na mata;
roda feita de cipó (Koch-Grünberg, 2005, p. 573)	Peconha	Peconha é um “instrumento” rudimentar amazônico feito de fibra flexível de “embira”; pega-se a fibra ou palha de palmeira e faz-se um círculo amarrado em forma de cinto, enfiam-se os dois pés, que devem ser encaixados no tronco e assim subir na árvore, como por exemplo, o açazeiro;
pulgas-de-areia (Koch-Grünberg, 2005, p. 357);	bichos-de-pé	Inseto que penetra e fecunda sob a pele do pé do humano ou de outros seres;
cicatrizes decorativas de queimaduras (2005, p. 435);	marcas tribais	Escarificações feitas em alguma parte do corpo do nativo com a intenção de marcar a que povo pertence;
lavoura ((Koch-Grünberg, 2005, p.	Roça	Local em que houve a derrubada da mata e,

529);		assim, abriu-se um roçado que, de pois de plantado, chamar-se-á roça;
-------	--	---

No texto-fonte	Tradução	Significado
to work in the <u>plantations</u> (Whifen, 1915, p. 50);	Trabalhar na roça	Mencionado anteriormente;
Peach-palm (Whiffen, 1915, p. 99);	Pupunheira	Palmeira que produz pupunha;
Ring	Peconha	Explicado anteriormente;
Indian house (Whiffen, 1915, p. 173)	Maloca	Casa em que moram várias famílias indígenas;

Esses exemplos demonstram que, se o tradutor não conhecer termos da cultura traduzida, incorrerá em distanciamentos ou até apagamento e estranhamentos a um leitor que faça parte dessa cultura textualizada com termos em inglês. A lente usada pelo autor do “texto dito original” para tentar compreender o Outro é a única que ele possui; ele atua por meio de aproximações ou que julga ser o mais próximo da sua própria cultura. O tradutor desse texto-fonte para o texto-tradução precisa “mergulhar” na cultura traduzida por ele para que o produto, a tradução se aproxime o mais perto possível da “realidade” da cultura de chegada. Os exemplos acima demonstram esse trabalho de negociação, às vezes, bem próximos do sentido na cultura, outras vezes, não.

É esse exercício de reflexão, negociação, imersão que pode livrar o/a tradutor/a do inferno. Porque, se a tradução deve produzir efeitos de sentido similares aos pretendidos do texto de partida, como afirma o autor de *As (in)fidelidades da tradução: servidões e autonomia do tradutor* (1994), o tradutor deve atentar para além do elemento linguístico, isto é, em se tratando da tradução de um relato de viagem,

o(a) tradutor(a) deve preocupar-se com termos da cultura que foi textualizada pelo viajante. Essa preocupação se volta, obviamente, para aspectos da cultura que sejam, de fato, condizentes com os significados possíveis e vividos por essa cultura que passara por um processo descritivo de suas características sociais, antropológicas etc. É esse trabalho árduo do tradutor que o livra do inferno de incorrer em estranhamentos, distanciamentos, ou até mesmo não equivalências entre os dois textos. O de partida e o de chegada. Assim, o/a tradutor/a jamais poderá ser jogado/a nesse lugar de sofrimento por seus leitores, porque ele/a fez essa travessia quando do processo tradutório.

Com vistas a contribuir com esse exercício interpretativo de textos traduzidos, apresentamos parte do relato do engenheiro britânico, Edward Davis Mathews, na língua inglesa e na língua portuguesa. O objetivo é possibilitar espelhamentos do processo tradutório nas duas línguas e culturas textualizadas.

<p>UP THE AMAZON AND MADEIRA RIVERS, THOUGH BOLÍVIA AND PERU</p>	<p>VIAGEM PELOS RIOS AMAZONAS E MADEIRA (BRASIL), BOLÍVIA & PERU (1872-1874)</p>
<p>PREFACE</p> <p>A few years ago I was Resident Engineer of the projected Madeira and Mamore Railway, to be constructed in the Province of Matto Grosso, in the Empire of Brazil, and as nearly as possible in the centre of</p>	<p>PREFÁCIO</p> <p>Faz alguns anos que trabalhei como engenheiro na Ferrovia Madeira-Mamoré², Província de Mato Grosso, no Império do Brasil, bem no coração da América do Sul. Devido a vários motivos, a construção da</p>

¹ A empresa empreiteira *Public Works* fretou um navio em Liverpool e despachou uma turma de vinte e cinco engenheiros, chefiados por L. E. Ross, para o Pará, enquanto a Madeira-Mamoré Railway [sob o comando de George E. Church] enviou o engenheiro Edward Mathews, cuja missão era observar e fiscalizar os trabalhos da empresa construtora. No dia 06 de julho de 1872, o grupo de 25 engenheiros chegou ao local denominado Santo Antônio, em frente a primeira cachoeira do rio Madeira. Tal localidade era um simples ponto de parada dos que subiam e desciam as cachoeiras; costumava permanecer ali um destacamento militar brasileiro. Para mais informações, vê a obra *A ferrovia do diabo*, de Manuel Rodrigues Ferreira. (N. T).

the Continent of South America. From various causes the prosecution of the enterprise fell into abeyance for some considerable time. When the works were temporarily stopped, several reasons combined to induce me to return home by way of Bolivia and Peru. During that journey I kept up my ordinary custom of keeping a rough diary, and I have since dressed up my notes into something of a consecutive form.

The resumption of the railway Works has led me to think that some interest would attach to a description of a route across South America that has yet been but little travelled over. It has also occurred to me, that nowadays, when the Eastern trip to India, China, Japan, and home via San Francisco and New York, has been done by so many there may be adventurous spirits in search of new worlds to conquer, who would be pleased to know of a journey offering the combined attractions of canoeing on the magnificent affluents of the Amazon and a journey in the saddle

ferrovia foi interrompida durante alguns anos. Assim, quando da paralisação completa da obra, várias razões levaram-me a decidir voltar para casa atravessando a Bolívia e o Peru. Entretanto, como antes dessa decisão, eu mantinha um diário, de forma um tanto irregular, quando decidi voltar para a Inglaterra atravessando a Bolívia e o Peru, fiz as devidas anotações no meu diário de viagem.

Em 1878³, com a retomada dos trabalhos dessa mesma ferrovia, intuí que seria de grande valor o relato de uma viagem por uma rota ainda pouco conhecida da América do Sul. Também me ocorreu que – como as viagens à Índia, China, Japão e para casa via San Francisco e Nova York têm sido realizadas por muitos aventureiros em busca da conquista de novos mundos – muitos viajantes ficariam satisfeitos em conhecer um itinerário que oferecesse as atrações combinadas da canoagem nos magníficos afluentes do rio Amazonas e da

² Em 1878, a empresa empreiteira P & T Collins, dos irmãos Phillip e Thomas Collins, da Filadélfia assumiu a construção da ferrovia. Através do coronel Church, presidente da Madeira-Mamoré Railway, é feito o contrato entre as partes no dia 25 de outubro de 1877. “No dia 1º de janeiro de 1878 era grande, no porto de Filadélfia, a azáfama no carregamento do vapor “Mercedita”, especialmente fretado pela firma Collins para transportar a Santo Antônio, junto às cachoeiras do rio Madeira, material e pessoal para iniciar a construção da estrada de ferro” (FERREIRA, 2005, p. 11). (N. T).

<p>across the Andes. My endeavour therefore has been to give all the information in my possession regarding the method and expense of travelling over the route indicated.</p> <p>In grateful remembrance of many kindnesses received, I have dedicated my labours to the indefatigable worker who, for many years past, has devoted his life to the noble enterprise of opening a way to the markets of Europe for the many and varied products of the Republic of Bolivia and the Province of Matto Grosso in the Empire of Brazil.</p>	<p>travessia dos Andes no lombo de uma mula. Portanto, meu esforço é apresentar todas as informações possíveis sobre a maneira e o custo para uma viagem pela rota mencionada.</p> <p>Pelas gratas memórias das muitas gentilezas recebidas, dedico este relato de viagem ao incansável trabalhador que, há muitos anos, tem dedicado a vida ao nobre empreendimento – a abertura de um caminho aos diversos produtos da República da Bolívia e da Província de Mato Grosso – no império do Brasil – para os mercados europeus.</p>
---	---

<p style="text-align: center;">CHAPTER I</p> <p>Brazilian coast – True and false Salinas – Dangers of the mouth of the Amazon – Para – Steamers on the Amazon – Amazon Steam Shipping Company, Limited – Vicinity of Para – European residents – Climate.</p>	<p style="text-align: center;">CAPÍTULO 1</p> <p>A costa brasileira – Salinas verdadeiras e falsas – Os perigos da do rio Amazonas – Pará – Navios a vapor no Amazonas – Companhias de Navegação do Amazonas – Belém do Pará – Europeus residentes na cidade – Clima.</p>
<p>After about twenty days' steaming from Liverpool with southerly and westerly courses, the low-lying coast of the north of Brazil appears, and</p>	<p>DEPOIS de aproximadamente vinte dias de viagem de Liverpool ao Pará, seguindo cursos sul e oeste, o litoral do norte do Brasil surge no</p>

navigators who are not acquainted with the locality have considerable trouble in making out the pilot station of the Salinas.

The false Salinas are about half a day's steam to the east of the true, which, again, are a few hours' steam from the mouth of the Amazon Eiver. At the true Salinas there is a lighthouse and a small village, a large red house, visible from the deck of the steamer, being the barrack in which the pilots for Para live.

The steamer in which I had a passage had been chartered specially for the conveyance of the railway staff to which I belonged. The captain knew nothing at all of the spot to which he had under taken to navigate his ship, and took the vessel considerably to the east of the Salinas; we were therefore a night and a day coasting about in soundings. At dark, a slight gale gave the sea the most phosphorescent appearance that, in the course of a good many voyages, I have yet seen. Every wave, as it curled over, broke in vivid phosphorescent fire, and it appeared as though we were steaming through a sea of flaming

horizonte; navegantes que não conhecem bem a região enfrentam muitas dificuldades para chegar à estação piloto de Salinas.

As Salinas falsas ficam a cerca de meio dia de viagem de vapor e a leste das verdadeiras, que ficam a algumas horas da foz do Amazonas. Nas Salinas verdadeiras há um farol, uma pequena vila e um barracão de telhado de zinco – visível do convés do navio – onde os pilotos do Pará se alojam.

O navio em que eu viajava tinha sido fretado especialmente para o transporte do pessoal da ferrovia⁴ da qual eu fazia parte. O capitão desconhecia o lugar para onde havia se comprometido a conduzir o seu navio, e manobrou a embarcação para o rumo leste das Salinas; portanto, passamos uma noite e um dia sondando a profundidade das águas. No escuro, um ligeiro vendaval deu ao mar a aparência mais fosforescente que eu já tinha visto nas minhas inúmeras viagens. Cada onda, quando se dobrava, partia-se num resplendor fosforescente, e parecia que estávamos navegando em um mar de

³ Refere-se à Companhia Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, criada em 1871. (N. T).

spirits.

The mouth of the river Amazon has many shifting banks and reefs of which no accurate information exists, and vessels are frequently lost in attempting to get up to Para without a pilot. In 1873, three vessels, laden with iron for the Madeira and Mamore railway, were lost, one after another, on the reefs near the Braganza lightship, which had shifted from her moorings and remained away from her station for many months. More pilots are required at the station of Salinas, for it has often happened that captains of vessels have got tired of beating about, waiting for a pilot to come off, and have attempted to enter the river alone, only to lose their vessels and cargoes.

The river Para may be termed an outlet or arm of the river Amazon, and on its right bank the city of Para is situated. The land on the left bank of the river forms the island of Marajo, which appears to be subject to periodical inundations, but is valuable as a feeding-ground for cattle. The rise and fall of the river at Para is about twenty feet at highest

espíritos em chamas.

Na foz do rio Amazonas ocorrem muitas mudanças nos bancos de areia e nos recifes, sobre os quais não há informações precisas, e, sem um piloto experiente, muitas embarcações se perdem quando tentam chegar ao Pará. Em 1873, três embarcações carregadas de ferro para a ferrovia Madeira-Mamoré se perderam, uma seguida da outra, nos recifes próximos ao barco-farol de Bragança, que havia mudado de ancoradouro e se instalado distante da estação durante muitos meses. Há necessidade de mais pilotos na estação de Salinas, pois, muitas vezes, os capitães se cansam na busca e na espera de um piloto para que possam zarpar e, assim, tentam entrar no rio sozinho, tão somente para perder navios e cargas.

O rio Pará pode ser visto como uma paraná ou um braço do rio Amazonas, e a cidade de Belém do Pará está situada na margem direita. As terras da margem esquerda formam a ilha de Marajó, que parece estar sujeita a inundações periódicas, mas é valiosa como campo de pastagem para o gado. Quando das marés altas, as águas sobem e

tides.

In front of the city the river affords splendid anchorage for almost any amount of shipping, but the wharfage is very badly arranged, as there is no pier or jetty at which vessels can unload, consequently much time is lost in transshipping cargoes from the vessels into launches, and from these to the wharves. The practice has been to build out these wharves into the river at low water; and as each successive wharf has been completed, the river has silted up its frontage, and so rendered necessary the building of a new one further out. The "Rua da Praia," which doubtless was the "Street of the Shore" some fifty years ago, is now the third line back from the river, and so the city is extending itself out into the water instead of backwards into the country. A wharf on screw piles, and a jetty with a cross-head wharf at its end, would probably not cause the silting, and would not cost more, while it would be more durable than the badly built stone walls that are now from time to time put up in front of each other.

The bay of Para presents a cheerful aspect, from the number of

descem cerca de seis metros.

Na frente da cidade, o rio oferece um excelente ancoradouro para inúmeros navios, mas o cais está muito mal organizado, e como não há cais-ponte ou plataforma para que as embarcações possam ser descarregadas, perde-se muito tempo no transbordo da carga dos navios para as lanchas e destas para o cais. Esses cais são construídos na beira do rio, quando as águas baixam; e todo cais construído é, sucessivamente, assoreado pelo rio, tornando necessário a construção de um cais novo mais distante. A "Rua da Praia", que sem dúvida foi a rua da beira há cerca de cinquenta anos, agora é a terceira rua, que marca o recuo do rio, e assim a cidade está se estendendo rumo ao rio, em vez de se estender terra firme adentro. Uma ponte-cais feita com esteios parafusados com um píer horizontal no final, provavelmente não causaria o assoreamento, não custaria muito caro e seria mais durável do que o paredão mal construído de pedras, que são colocadas de vez em quando na frente de cada cais.

A baía em frente à cidade apresenta um aspecto animado, com

vessels generally found there. The Red Cross line, owned and admirably maintained by Messrs. Singlehurst, Brocklehurst & Co., of Liverpool, Booth's line, Garrison's and another American line between Brazil and New York, all touch at Para and the Amazon Steam Shipping Company, Limited, always have some of their steamers lying in front of the wharves. The trade of the Amazon valley is already sufficient to maintain a considerable number of steamers in the river, the finest and largest of which, built by Messrs. Laird and Co. of Birkenhead, were formerly owned by the Baron Maua. The Baron sold his steamers and workshops, with the subventions from the Brazilian Government to the Amazon Steam Shipping Company, Limited, formed in London a few years ago. This company, being desirous of maintaining its purchased monopoly of the trade of the Amazon, has bought up the two Brazilian companies that also traded on the river. One was called the " Fluvial Paraense," and traded from Para to Manaus, and to several small towns on the islands near Para. This company's boats were all built by

muitos navios geralmente fundeados ali. A Red Cross Line, de propriedade e admiravelmente mantida pelos Srs. Singlehurst, Brocklehurst & Co., de Liverpool, a Booth Line, a Garrison e outra linha americana entre o Brasil e Nova York, todos com ancoragem no Pará, e a Amazon Steam Shipping Navigation Company, Limited, sempre estão com alguns dos seus navios a vapor em frente ao cais. O comércio do vale do Amazonas já é suficiente para manter um número considerável de navios a vapor no rio, os melhores e maiores que, construídos pelos Srs. Laird e Co. de Birkenhead, foram anteriormente de propriedade do Barão de Mauá. O barão vendeu os seus navios a vapor e as suas oficinas – com a subvenção do governo brasileiro – para a Amazon Steam Shipping Company, Limited, criada em Londres há alguns anos. Essa empresa, desejando manter o monopólio do comércio do rio Amazonas, comprou as duas empresas brasileiras que também comercializavam no rio. Uma se chamava Fluvial Paraense e comercializava entre Belém e Manaus, e em várias cidadezinhas

Messrs. Pusey, Jones & Co., of Delaware, on American principles, with cabins on upper deck, and are very suitable for river navigation. The other company was the "Alta Amazonas Company," owners of three or four small steamers, built by Laird & Co., that traded on the upper waters of the Amazon, and on its confluents – the Madeira, Purus, and Rio Negro. There are also several other steamers on the river, owned by private firms, which pick up all the freights left by, and even give great opposition to, the powerful English company. A new enterprise has lately been started in London, with the object of placing tugs and barges on the Amazon, and the Madeira and Mamore Railway Company will doubtless run its own craft between Para and San Antonio, the terminus of its railway on the Madeira River. The Amazon, therefore, is likely in future years to bear a considerable increase of steam shipping on its broad bosom, for attention seems to be almost universally directed to the magnificent facilities that it offers, for the ready export to the European markets of the produce of Northern Brazil, Peru, and Bolivia.

nas ilhas das circunvizinhanças do Pará. Os barcos dessa empresa foram todos construídos pelos senhores Pusey, Jones & Co., de Delaware, com base no sistema americano, com cabines no convés superior, e muito adequados para a navegação fluvial. A outra empresa era a Companhia de Navegação do Alto Amazonas, proprietária de três ou quatro pequenos navios a vapor construídos pela Laird & Co., que comercializava nas águas superiores do Amazonas, e em seus afluentes – o Madeira, o Purus e o Rio Negro. Há também vários outros navios a vapor no rio, propriedade de empresas privadas, que pegam todos os fretes deixados pelas outras empresas, e até mesmo fazem grande oposição à poderosa empresa inglesa. Recentemente, deu-se início um novo empreendimento em Londres, com o objetivo de colocar rebocadores e lanchas no rio Amazonas, e a Madeira- Mamoré Railway Company, sem dúvida, se valerá de embarcação própria entre o Pará e Santo Antônio, o ponto inicial da ferrovia no rio Madeira. O rio Amazonas, portanto, provavelmente nos próximos anos, terá um aumento

The city of Para has not much to boast of in architecture; nevertheless, from the river, it has an imposing appearance, from the number of its churches. The convent of San Merced and the president's palace, amongst old buildings, and the new theatre, a very elegant structure, are all worthy of notice. The streets are mostly broad and well paved, fairly lighted with gas by an English company, and kept decently clean. There is a very good market-place, and water is now being laid on to every house. Excellent hired carriages ply, at moderate prices, for the accommodation of the richer city merchants; while a tramway, worked by a locomotive and cars, takes the humbler individual out to join his family circle in the cooler districts of Nazareth, a very pretty suburb of Para, where the principal merchants have built many elegant villa

considerável no transporte a vapor em seu grande seio, pois a atenção parece ser quase universalmente dirigida para as magníficas facilidades que oferece para a exportação de seus produtos do norte do Brasil, Bolívia e Peru para os mercados da Europa.

A cidade do Pará não tem muito para se orgulhar de sua arquitetura; no entanto, do rio, tem uma aparência imponente, devido ao número de igrejas. O Convento dos Mercedários e o palácio do presidente – entre prédios antigos e o novo teatro, uma estrutura muito elegante – merecem ser registrados. A maioria de suas ruas são largas e bem pavimentadas, iluminadas a gás por uma empresa inglesa e mantidas decentemente limpas. Existe um mercado muito bom, e a água agora está sendo entregue em cada casa. Excelentes carruagens de aluguel oferecem serviços, a preços moderados, para o conforto dos comerciantes mais ricos da cidade; enquanto um bonde, acionado por uma locomotiva, leva o indivíduo mais humilde para se juntar ao círculo de sua família no bairro tranquilíssimo de Nazaré, um belo

residences. As most of the roads run down avenues of very handsome palm trees, the effect of the whole is charming. There are also two public gardens, maintained with a good deal of taste.

The Europeans resident in Para are extremely hospitable, and the staff of engineers and others to which I was attached, took away with them to the solitudes of the Madeira River most grateful recollections of the kindness, attention, and good wishes bestowed on them during their stay in Para, more especially by the English and German consuls.

Para does not enjoy a very good reputation for its climate, but I do not think it is so bad as is generally supposed. It has a fair alternation of wet and dry seasons, and the air is so pure that it is said that persons suffering from consumption rapidly recover after a short stay there. Yellow fever and small-pox sometimes linger a long time amongst the lower classes, being maintained a good deal, I believe, by the exhalations at low tides from the

subúrbio de Belém, onde os principais comerciantes construíram muitas residências elegantes. Como a maioria das ruas passa debaixo de palmeiras muito bonitas, o efeito do todo é encantador. Existem também dois jardins públicos, mantidos com muito bom gosto.

Os europeus que moram em Belém são muito hospitaleiros, e a equipe de engenheiros e outros a quem eu estava ligado, levaram com eles para a solidão do Madeira, boas recordações de bondade, atenção e de boa vontade que lhes fora concedida durante a estadia deles em Belém do Pará, mais especialmente pelos cônsules ingleses e alemães.

O clima do Pará não desfruta de boa reputação, mas não acho que seja tão ruim quanto geralmente se supõe. Há alternância entre o verão e o inverno, e o ar é tão puro que se diz que as pessoas que sofrem de doença pulmonar rapidamente se recuperam depois de uma curta temporada ali. Às vezes, a febre amarela e a varíola perduram muito tempo entre as classes mais baixas, tendo como principal foco de proliferação – creio eu – as

silted-up mud in front of the river wall. As I have said, it is probable that this silting up could in future be avoided by erecting a screw-piled pier instead of a wharf wall; and if the country behind the town were cleared further inland, the plague of mosquitos might be materially decreased.

A trip up the Amazon is extremely pleasant, for the steamers of the Amazon company are commanded by very accomplished and amiable Brazilian captains. The table is very fairly found for one that can accustom himself to Brazilian cookery, and a liberal ration of Portugese "vino verde" is supplied to passengers. The upper deck, covered with a doubleplanked water-tight awning which protects one from the hot sun, affords an agreeable lounge during the day, whilst at night it forms the general dormitory where each passenger slings his hammock and mosquito net, if he has been thoughtful enough to provide himself with these indispensable articles of a travelling equipment for Brazil.

exalações da lama sedimentada em frente ao paredão de pedras na margem do rio, quando das marés baixas. Como eu disse, é provável que esse assoreamento possa, no futuro, ser evitado, erigindo-se um píer flexível em vez de um paredão de pedras no cais; e se a mata detrás da cidade fosse desmatada, a praga dos mosquitos diminuiria consideravelmente.

Uma viagem subindo o rio Amazonas é extremamente agradável, porque os vapores da companhia amazônica são comandados por capitães brasileiros muito talentosos e amistosos. A mesa é muito farta para alguém disposto a se acostumar com a culinária brasileira, e os passageiros podem se servir de uma generosa porção de "vinho verde" português. O convés superior, com um toldo à prova d'água, que protege do sol quente, proporciona um descanso agradável durante o dia, enquanto que, à noite, se torna o dormitório geral, onde cada passageiro ata sua rede e mosquitoieiro, se ele foi cuidadoso o suficiente para se prover desses artigos indispensáveis numa viagem ao Brasil.

Agora, depois de feita a travessia entre línguas e culturas, retornemos ao início do texto traduzido para esclarecer que, Edward Davis Mathews viveu 18 meses em Santo Antônio do Alto Madeira, no coração da América do Sul, entre 06 de julho de 1872 a 24 de abril de 1874. De acordo com Ferreira, “no dia 06 de julho de 1872, o grupo de 25 engenheiros chegou ao local denominado Santo Antônio, em frente a primeira cachoeira do rio Madeira. Tal localidade era um simples ponto de parada dos que subiam e desciam as cachoeiras; costumava permanecer ali um destacamento militar brasileiro” (2005, p. 63).

Assim – a partir dos registros feitos no diário de Mathews, quando de sua estadia nessa localidade e do percurso da jornada pelas 19 cachoeiras do Madeira e dali pelos rios Mamoré, em terras bolivianas e logo depois pelo território peruano, primeiro numa flotilha de canoas, depois no lombo de mulas – é que foi possível elaborar o relato de viagem intitulado *Up the Amazon and Madeira Rivers, through Bolívia and Peru* (1879). Publicado em Londres, pela primeira vez, em 1879, ainda continua sem tradução para a língua portuguesa. No entanto, já está em fase de trabalho tradutório no presente momento por um pesquisador da Universidade Federal de Rondônia.

Em conclusão, esclareço que o relato de Edward Mathews é composto de 29 capítulos, alguns desenhos e apêndices. De fato, é tanto um relato das aventuras e desventuras vividas pelo viajante de Liverpool em terras sul-americanas, como um inventário colonialista das terras, águas, minérios e força de trabalho dessas terras amazônicas, das planícies e das montanhas; das terras de várzea e das terras firmes; dos rostos e feições caboclas às formas de vida dos bolivianos e peruanos; de suas habitações e hábitos cotidianos; de suas políticas e artimanhas; de festas religiosas às profanações de crenças e deuses; da fauna e flora, etc. Tudo isso retratado de modo vívido e enérgico por um viajante intrépido e um tanto quanto preconceituoso e com ranços racistas, práticas discursivas de seu próprio tempo. Ele não deixa de fora “el bello sexo” que, a seu ver, é a melhor parte da sociedade refinada de Sucre e Cochabamba, enquanto algumas *señoritas* do vilarejo de Exaltación, no rio Mamoré, não são dotadas dessa beleza boliviana.

Aproveito para agradecer ao linguísta Valdir Vegini, de onde provém a ideia



para o título deste texto, considerando que, quando de seu discurso sobre perspectivas de atuação do profissional de Letras, no Auditório Castanheiras, Universidade Federal do Amazonas, campus de Humaitá – AM, o referido professor e pesquisador, em tom humorístico, disse que nenhum professor de línguas cairia no inferno, assim ele esperava. Obviamente, nenhum(a) tradutor(a) terá esse destino pós-morte, pois quem exerce a prática tradutória vive em um limbo bastante inquietador e angustiante – de certo modo também prazeroso. Pelas minhas experiências de tradução, julgo que esse lugar estriado em que se coloca quem traduz, possui diversas veredas bordejadas de muitos campos do conhecimento, e de todos eles emanam luzes e sombras que ajudam o(a) tradutor(a) no percurso da viagem tradutória.

Referências

AUBERT, Francis Henrik. **As (in)fidelidades da tradução**: servidões e autonomia do tradutor. Editora da Unicamp. 2ª Edição. Campinas, 1994.

FERREIRA, Manoel Rodrigues. **A ferrovia do diabo**. Editora Momentos: São Paulo, 2005.

KOCH-GRÜNBERG, Theodor. **Dois anos entre os indígenas**: viagens no noroeste amazônico (1903-1905). EDUA/FSDB: Manaus, 2005.

MATHEWS, D. Edward. **Up the Amazon and Madeira Rivers through Bolívia and Peru**. Sampson Low, Marston, Searle & Rivington, Londres, 1879.

WHIFFEN, Thomas. **O noroeste amazônico**: notas de alguns meses que passei entre tribos canibais. Trad. Hélio Rocha. 1ª Edição. Editora NEPAN, Rio Branco, 2019.