



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
“JÚLIO DE MESQUITA FILHO”
Câmpus de São José do Rio Preto

Milena de Paula Molinari

**Dicionário bilíngue português-francês dos termos fundamentais do
ciclismo nas modalidades:** ciclismo de estrada e *mountain bike*

São José do Rio Preto
2022

Milena de Paula Molinari

Dicionário bilíngue português-francês dos termos fundamentais do ciclismo nas modalidades: ciclismo de estrada e *mountain bike*

Tese apresentada como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutora em Estudos Linguísticos, junto ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos, do Instituto de Biociências, Letras e Ciências Exatas da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Câmpus de São José do Rio Preto.

Financiadora: CAPES (PrInt) – de setembro de 2019 à fevereiro de 2020

Orientador: Prof. Dr. Maurizio Babini

São José do Rio Preto
2022

M722d Molinari, Milena
Dicionário bilíngue português-francês dos termos fundamentais do ciclismo nas modalidades: : ciclismo de estrada e mountain bike / Milena Molinari. -- São José do Rio Preto, 2022
290 p.

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista (Unesp), Instituto de Biociências Letras e Ciências Exatas, São José do Rio Preto
Orientador: Maurizio Babini

1. Linguística. 2. Terminologia. 3. Vocabulários, glossários, etc.. I. Título.

Sistema de geração automática de fichas catalográficas da Unesp. Biblioteca do Instituto de Biociências Letras e Ciências Exatas, São José do Rio Preto. Dados fornecidos pelo autor(a).

Essa ficha não pode ser modificada.

Milena de Paula Molinari

**Dicionário bilíngue português-francês dos termos
fundamentais do ciclismo nas modalidades:** ciclismo de estrada
e mountain bike

Tese apresentada como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutora em Estudos Linguísticos, junto ao Programa de Pós-Graduação em Estudos Linguísticos, do Instituto de Biociências, Letras e Ciências Exatas da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Câmpus de São José do Rio Preto.

Financiadora: CAPES (PrInt) – de setembro de 2019 à fevereiro de 2020

Comissão Examinadora

Prof. Dr. Maurizio Babini
UNESP – Câmpus de São José do Rio Preto
Orientador

Profa. Dra. Adriane Orenha Ottaiano
UNESP – Câmpus de São José do Rio Preto

Profa. Dra. Maria Angélica Deângeli
UNESP – Câmpus de São José do Rio Preto

Prof. Dr. Odair Luiz Nadin da Silva
UNESP – Câmpus de Araraquara

Prof. Dr. Eduardo Batista da Silva
UEG- Goiás

São José do Rio Preto
05 de dezembro de 2022

À Luiza, minha filha e ao Guilherme, meu companheiro da vida.

AGRADECIMENTOS

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES)¹, pelo apoio financeiro concedido durante o Doutorado Sanduíche (CAPES/PrInt), realizado na *Université Sorbonne Nouvelle, Paris 3* de setembro de 2019 à fevereiro de 2020;

Ao Prof. Dr. Maurizio Babini, meu orientador, pelos ensinamentos, por toda ajuda e apoio, que foram essenciais para o bom andamento do Doutorado;

À Profa. Dra. Lidia Almeida Barros, minha orientadora do Mestrado, por todo o aprendizado que levarei por toda a vida;

À Profa. Dra. Isabelle de Oliveira, pelas orientações durante o meu Estágio Doutoral realizado na *Université Sorbonne Nouvelle, Paris 3*;

À Profa. Dra. Maria Angélica Deângeli e a Profa. Dra. Paula Tavares Pinto pelas observações pertinentes e enriquecedoras feitas durante o Exame Geral de Qualificação;

À Profa. Dra. Maria Angélica Deângeli, novamente, pela orientações realizadas no processo de Qualificação Especial;

Ao Prof. Dr. Odair Luiz Nadin da Silva, pelos conselhos e observações apontados durante o debate no Seminário de Estudos Linguísticos da Unesp (SELin) realizado em 2021;

Aos membros titulares e suplentes da Comissão Examinadora de Defesa deste Doutorado, pelas contribuições que engrandeceram este trabalho;

A todos os professores que fizeram parte da minha história e contribuíram grandemente para a minha formação;

A todos os servidores e funcionários do Instituto de Biociências, Letras e Ciências Exatas (Ibilce) por todo o auxílio durante essa jornada;

Ao Guilherme, meu marido, que nunca hesitou em me apoiar em todos os meus projetos, que ao longo desses anos todos se tornaram nossos projetos, sempre com muita dedicação, amor e carinho;

¹ O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001*.

À Luiza, minha filha, que me transformou em uma pessoa mais resiliente, mais paciente, mais forte e trouxe ainda mais amor para a nossa família;

Aos meus pais, pelo apoio e amor incondicionais desde o meu nascimento;

Aos meus avós, meus sogros, meu cunhado, minha família, que sempre se fizeram presentes em meu caminho, trazendo ajuda, acolhimento e carinho;

À Beatriz, que tem sido uma grande amiga desde a graduação, apoiando-me e acolhendo-me em vários sentidos, desde a vida acadêmica, até a maternidade;

Aos meus amigos e amigas da vida, por deixarem a vida mais leve e feliz;

E a Deus, por me dar forças e saúde, todos os dias, permitindo-me trilhar essa caminhada.

O meu mais sincero obrigada!

RESUMO

O número de ciclistas vem aumentando consideravelmente nos últimos anos, seja em busca de qualidade de vida ou de *performance* no esporte. Com o advento das mídias eletrônicas observa-se uma forte influência do *Tour de France* (França) em ciclistas de todo mundo e consequentemente um aumento não só de ciclistas, mas de profissões envolvendo o ciclismo, comércio de bicicletas, equipamentos, vestuários, etc. Nesse sentido, o presente projeto de pesquisa visa um estudo terminológico dos termos fundamentais do ciclismo, mais especificamente, o Ciclismo de Estrada e *Mountain Bike* (MTB) e propõe analisar a terminologia bilíngue do domínio do ciclismo nas duas modalidades: 1) refletindo sobre as variantes terminológicas que ocorrem em português e em francês e 2) apresentando os seus equivalentes em francês. Como objetivos específicos temos: 1) a constituição de seis *corpora* principais compostos por manuais das fabricantes das bicicletas de estrada e das *mountain bikes* em português (CICLBR e MTBBR) e em francês (CICLFR e MTBFR). Além deles, temos ainda os *corpora* BIBLCorpusBR e BIBLCorpusFR composto de sites especializados do domínio em português e em francês, respectivamente. Ainda como objetivo específico, temos: 2) a elaboração de um dicionário bilíngue português-francês de termos do domínio do Ciclismo de Estrada e MTB. Adotamos os princípios teóricos e metodológicos da Teoria Comunicativa da Terminologia (TCT), sistematizada por Maria Teresa Cabré (1999). Essa perspectiva científica entende o termo como uma unidade lexical que assume o estatuto de termo quando usada em um contexto de especialidade. Além disso, fundamentamo-nos, sobretudo, em Freixa (2005 e 2014), no que concerne as variantes terminológicas e em Dubuc (1985) no que diz respeito às equivalências português-francês. A primeira etapa de nossa pesquisa se deu com a constituição dos seis *corpora* mencionados. Chegamos em um total de 187 termos e, logo após, procedemos a análise da variação terminológica em português e em francês e estabelecemos um sistema conceitual, para, então, partir para a criação do dicionário bilíngue português-francês. Em nossa pesquisa, encontramos variantes gráficas, morfossintáticas, lexicais, complexas e reduções em português e em francês, de acordo com os critérios estabelecidos por Freixa (2014) e no que diz respeito à terminologia bilíngue, temos, sobretudo, equivalentes totais, segundo Dubuc (1985). Pretendemos, assim, contribuir com os estudos em Terminologia, bem como ampliar o conhecimento linguístico e cultural sobre essa temática nas línguas mencionadas.

PALAVRAS-CHAVE: Ciclismo de Estrada. Mountain bike. Terminologia. Variação Terminológica. Dicionário bilíngue português-francês.

ABSTRACT

The number of cyclists has increased considerably recently, whether in search of quality of life or performance in sport. With the advent of electronic media, there is a strong influence of the *Tour de France* (France) on cyclists around the world and consequently an increase not only in cyclists, but in professions involving cycling, bicycle trade, equipment, clothing, etc. In this sense, the present research project aims at a terminological study of the fundamental terms of cycling, more specifically, Road Cycling and Mountain Bike (MTB) and proposes to analyze the bilingual terminology of the domain of cycling in both modalities : 1) reflecting on the terminological variants that occur in Portuguese and in French and 2) presenting their equivalents in French. As specific objectives we have : 1) the constitution of six main *corpora* composed of manuals of Road Bikes and Mountain Bikes manufacturers in Portuguese (CICLBR and MTBBR) and in French (CICLFR and MTBFR). Besides them, we also have the *corpora* BIBLCorpusBR and BIBLCorpusFR composed of specialized sites in the domain in Portuguese and French, respectively. Still as a specific objective we have : 2) the elaboration of a bilingual Portuguese-French glossary of terms in the field of Road Cycling and MTB. We adopted the theoretical and methodological principles of the Communicative Theory of Terminology, systematized by Maria Teresa Cabré (1999). This scientific perspective understands the term as a lexical unit that assumes the status of a term when used in a specialized context. Furthermore, we rely, above all, on Freixa (2005 and 2014), with regard to terminological variants, and on Dubuc (1985) with regard to Portuguese-French equivalences. The first stage of our research took place with the constitution of the six *corpora* mentioned. We collected 187 terms in total and then, we proceeded to analyze the terminological variation in Portuguese and in French and we established a conceptual system, to then start the creation of the Portuguese-French bilingual glossary. In our research, we found graphic, morphosyntactic, lexical, complex variants and reductions in Portuguese and in French, according to the criteria established by Freixa (2014) and with regard to bilingual terminology, we have, above all, total equivalents, according to Dubuc (1985). We intend, therefore, to contribute to the studies in Terminology, as well as to expand the linguistic and cultural knowledge on this subject in the mentioned languages.

KEYWORDS: Road Cycling. Mountain Bike. Terminology. Terminological Variation. Bilingual Portuguese-French glossary.

RÉSUMÉ

Le nombre de cyclistes a considérablement augmenté ces dernières années, que ce soit en quête de qualité de vie ou de performance dans le sport. Avec l'avènement des médias électroniques, il y a une forte influence du Tour de France (France) sur les cyclistes du monde entier et par conséquent une augmentation non seulement des cyclistes, mais des professions liées au cyclisme, au commerce de vélos, à l'équipement, à l'habillement, etc. En ce sens, le présent projet de recherche vise une étude terminologique des termes fondamentaux du cyclisme, plus précisément du Cyclisme sur Route et du Vélo tout-terrain (VTT) et propose d'analyser la terminologie bilingue du domaine du cyclisme dans les deux modalités : 1) en réfléchissant sur les variations terminologiques apparaissant en portugais et en français et 2) en présentant leurs équivalents en français. Comme objectifs spécifiques, nous avons : 1) la constitution de six *corpora* principaux composés de manuels de fabricants de vélos de route et de VTT en portugais (CICLBR et MTBBR) et en français (CICLFR et MTBFR). En outre, nous avons également les *corpora* BIBLCorpusBR et BIBLCorpusFR composés de sites spécialisés dans le domaine en portugais et en français, respectivement. En tant qu'objectif spécifique, nous avons : 2) l'élaboration d'un glossaire bilingue portugais-français des termes dans le domaine du Cyclisme sur Route et du VTT. Nous avons adopté les principes théoriques et méthodologiques de la Théorie Communicative de la Terminologie (TCT), systématisée par Maria Teresa Cabré (1999). Cette perspective scientifique comprend le terme comme une unité lexicale qui assume le statut de terme lorsqu'il est utilisé dans un contexte spécialisé. Par ailleurs, nous nous appuyons principalement sur Freixa (2005 et 2014), en ce qui concerne les variations terminologiques, et sur Dubuc (1985) en ce qui concerne les équivalences portugais-français. La première étape de notre recherche s'est déroulée avec la constitution des six *corpora* mentionnés. Nous avons collecté 187 au total, puis nous avons procédé à l'analyse de la variation terminologique en portugais et en français et nous avons établi un système conceptuel, pour ensuite lancer la création du glossaire bilingue portugais-français. Dans nos recherches, nous avons trouvé des variantes graphiques, morphosyntaxiques, lexicales, complexes et des réductions en portugais et en français, selon les critères établis par Freixa (2014) et en ce qui concerne la terminologie bilingue, nous avons surtout des équivalents totaux, selon Dubuc (1985). Nous avons donc l'intention de contribuer aux études en Terminologie, ainsi que d'élargir les connaissances linguistiques et culturelles sur ce sujet dans les langues mentionnées.

MOTS-CLÉS : Cyclisme sur route. Vélo tout-terrain. Terminologie. Variation Terminologique. Glossaire bilingue portugais-français.

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1 - adaptada RFI (2017)	26
Imagem 2 - adaptada UCI (2019)	27
Imagem 3 - <i>MTB Hardtail</i> - Adaptado Bike Plus (2019)	29
Imagem 4 - <i>MTB Full Suspension</i> - Adaptado Bike Plus (2019)	30
Imagem 5 - Graus de equivalência, segundo Dubuc (1985, p.55)	46
Imagem 6 - Concordância do termo <i>guidão</i>	66
Imagem 7 - Concordância do termo <i>chambre à air</i>	72

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Classificação formal da variação denominativa (Adaptado Freixa, 2014) (tradução nossa)	38
Quadro 2 - Resumo das causas da variação denominativa (Adaptado Freixa, 2005) (tradução nossa)	41
Quadro 3 - Candidatos a termo do CICLBR	66
Quadro 4 - Candidatos a termo do MTBBR	69
Quadro 5 - Candidatos a termo do CICLFR	73
Quadro 6 - Candidatos a termo do MTBFR	77
Quadro 7 - Lista final de termos CICLBR e MTBBR	82
Quadro 8 - Lista final de termos CICLFR e MTBFR	85
Quadro 9 - Modelo de ficha terminológica	91
Quadro 10 - Modelo de ficha terminológica do verbete remissivo	91
Quadro 11 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	161
Quadro 12 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	163
Quadro 13 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	165
Quadro 14 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	166
Quadro 15 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	167
Quadro 16 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	169
Quadro 17 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	170
Quadro 18 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	171
Quadro 19 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	171
Quadro 20 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	173
Quadro 21 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	174
Quadro 22 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	176
Quadro 23 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	177

Quadro 24 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	178
Quadro 25 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	179
Quadro 26 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	180
Quadro 27 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	182
Quadro 28 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	183
Quadro 29 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	184
Quadro 30 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	185
Quadro 31 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	185
Quadro 32 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	187
Quadro 33 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	188
Quadro 34 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	190
Quadro 35 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	192
Quadro 36 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	193
Quadro 37 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	194
Quadro 38 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	196
Quadro 39 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	198
Quadro 40 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	200
Quadro 41 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	201
Quadro 42 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	202
Quadro 43 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	205
Quadro 44 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	205
Quadro 45 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	206
Quadro 46 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	208
Quadro 47 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	209
Quadro 48 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	210
Quadro 49 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	211

Quadro 50 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	214
Quadro 51 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	216
Quadro 52 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	216
Quadro 53 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	217
Quadro 54 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	219
Quadro 55 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	220
Quadro 56 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	221
Quadro 57 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	222
Quadro 58 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	223
Quadro 59 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	224
Quadro 60 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	225
Quadro 61 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	227
Quadro 62 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	228
Quadro 63 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	229
Quadro 64 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	232
Quadro 65 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	236
Quadro 66 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	238
Quadro 67 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	240
Quadro 68 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	241
Quadro 69 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	242
Quadro 70 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	243
Quadro 71 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	244
Quadro 72 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	245
Quadro 73 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	246
Quadro 74 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	248
Quadro 75 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	249
Quadro 76 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	251

Quadro 77 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	252
Quadro 78 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	253
Quadro 79 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	254
Quadro 80 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	255
Quadro 81 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	256
Quadro 82 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	257
Quadro 83 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	257
Quadro 84 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	258
Quadro 85 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	259
Quadro 86 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	260
Quadro 87 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	262
Quadro 88 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	263
Quadro 89 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	264
Quadro 90 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	265
Quadro 91 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	267
Quadro 92 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	268
Quadro 93 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	270
Quadro 94 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	272
Quadro 95 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	274
Quadro 96 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	276
Quadro 97 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	277
Quadro 98 - classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)	278

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>abraçadeira de selim</i>	160
Tabela 2 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>suporte de guidão</i>	162
Tabela 3 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>alavanca de blocagem rápido</i>	163
Tabela 4 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>caixa de direção</i>	165
Tabela 5 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>câmara de ar</i>	167
Tabela 6 - ocorrência dos termos que significam tipos de câmbios	168
Tabela 7 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>capacete de ciclismo</i>	169
Tabela 8 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>chainstay</i>	170
Tabela 9 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>conjunto de transmissão</i>	170
Tabela 10 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>cubo de roda livre</i>	172
Tabela 11 - ocorrência do termo que denomina o mesmo conceito de <i>disco de freio</i>	173
Tabela 12 - ocorrência dos termos que compõem o sistema conceitual <i>freios</i>	174
Tabela 13 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>pastilha de freio</i>	176
Tabela 14 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>pedivela</i>	177
Tabela 15 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>braço da pedivela</i>	178
Tabela 16 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>pinça de freio</i>	179
Tabela 17 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>coroa</i>	180
Tabela 18 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>rolo de treino</i>	182
Tabela 19 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>sistema de freio</i>	183
Tabela 20 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>suporte de caramanhola</i>	184
Tabela 21 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>caramanhola</i>	185
Tabela 22 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>canote de selim</i>	186
Tabela 23 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>bicicleta de estrada</i>	187
Tabela 24 - ocorrência dos termos que significam tipos de freio das bicicletas de estrada	189

Tabela 25 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>garfo</i>	191
Tabela 26 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>guidão</i>	192
Tabela 27 - ocorrência do termo que denomina o mesmo conceito de <i>sistema de transmissão integrada</i>	194
Tabela 28 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>mountain bike</i>	195
Tabela 29 - ocorrência dos termos que significam peças responsáveis por ativar a mudança de marchas	197
Tabela 30 - ocorrência dos termos que denominam o conceito de <i>manete de freio</i>	201
Tabela 31 - ocorrência dos termos que significam tipos de <i>suspensão</i>	203
Tabela 32 - ocorrência dos termos que significam tipos de freios	207
Tabela 33 - ocorrência do termo que denomina o mesmo conceito de <i>guidão</i>	209
Tabela 34 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>manopla</i>	210
Tabela 35 - ocorrência do termo que denomina o mesmo conceito de <i>sapata de freio</i>	211
Tabela 36 - termos que denominam o mesmo conceito de <i>systeme de blocage rapide</i>	212
Tabela 37 - termos que denominam o mesmo conceito de <i>boîtier de pédalier</i>	215
Tabela 38 - termos <i>câble de dérailleur</i> e <i>câble dérailleur</i>	216
Tabela 39 - termos <i>cadre</i> e <i>châssis</i>	217
Tabela 40 - termos <i>casque</i> , <i>casque de cyclisme</i> , <i>casque de protection</i> e <i>casque de vélo</i>	218
Tabela 41 - termos que denominam o mesmo conceito de <i>chaîne de transmission</i>	219
Tabela 42 - termos que denominam o mesmo conceito de <i>chaussure de vélo</i>	220
Tabela 43 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>cintre-potence</i>	221
Tabela 44 - ocorrência dos termos <i>collier de selle</i> e <i>collier de tige de selle</i>	222
Tabela 45 - ocorrência dos termos <i>douille de direction</i> e <i>tube de direction</i>	223
Tabela 46 - ocorrência dos termos <i>fixation de tige de selle</i> , <i>fixation de selle</i> e <i>fixation de selle intégrée</i>	224
Tabela 47 - ocorrência dos termos que fazem parte do campo conceitual <i>freios</i>	226
Tabela 48 - ocorrência dos termos <i>groupe direction</i> e <i>jeu de direction</i>	229

Tabela 49 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>levier de serrage rapide</i>	230
Tabela 50 - ocorrência dos termos que têm o sentido de <i>manete de freio</i> e <i>manete de mudança de marchas</i>	232
Tabela 51 - ocorrência dos termos <i>poignée</i> , <i>ruban</i> e <i>ruban de cintre</i>	239
Tabela 52 - ocorrência dos termos <i>levier de verrouillage</i> e <i>mécanisme de verrouillage</i>	240
Tabela 53 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>mécanisme de déblocage rapide</i>	241
Tabela 54 - ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de <i>manivelle</i>	242
Tabela 55 - ocorrência dos termos que denominam o conceito de <i>moyeu</i>	243
Tabela 56 - ocorrência dos termos <i>palier</i> , <i>roulement</i> , <i>roulement inférieur</i> e <i>roulement supérieur</i>	244
Tabela 57 - ocorrência dos termos <i>patte arrière</i> , <i>patte de dérailleur</i> , <i>patte de dérailleur arrière</i> e <i>patte de fixation</i>	246
Tabela 58 - ocorrência dos termos <i>pignon</i> , <i>pignon arrière</i> e <i>pignon de roue arrière</i>	247
Tabela 59 - ocorrência dos termos <i>plateau</i> , <i>plateau denté</i> , <i>plateau extérieur</i> , <i>plateau intérieur</i> e <i>roue dentée</i>	248
Tabela 60 - ocorrência dos termos <i>plongeur</i> , <i>potence</i> , <i>potence ahead</i> , <i>potence aheadset</i> , <i>potence à</i> e <i>plongeur</i>	250
Tabela 61 - termos <i>porte-bidon</i> e <i>portebouteille</i>	251
Tabela 62 - ocorrência dos termos <i>pneu</i> e <i>pneumatique</i>	252
Tabela 63 - ocorrência dos termos <i>système de changement de vitesse</i> , <i>système de changement externe</i> , <i>système de dérailleur</i> e <i>système de pignon à derailleur</i>	253
Tabela 64 - ocorrência dos termos <i>tige de selle</i> e <i>tige selle</i>	254
Tabela 65 - ocorrência dos termos <i>tube de selle</i> , <i>tube diagonal</i> , <i>tube horizontal</i> , <i>tube inférieur</i> , <i>tube supérieur</i> e <i>tube vertical</i>	255
Tabela 66 - ocorrência dos termos <i>vêtement réflecteur</i> e <i>vêtement réfléchissant</i>	257
Tabela 67 - ocorrência dos termos <i>cassette de pignon</i> , <i>cassette</i> e <i>jeu de pignon</i>	258
Tabela 68 - ocorrência dos termos <i>cambre à air</i> e <i>chambre d'air</i>	259
Tabela 69 - ocorrência dos termos <i>cintre</i> , <i>cintre aéro</i> , <i>cintre de course</i> , <i>guidon</i> , <i>guidon aérodynamique</i> e <i>guidon de course</i>	260

Tabela 70 - ocorrência dos termos <i>fourche</i> e <i>fourche de direction</i>	262
Tabela 71 - ocorrência dos termos que significam tipos de freios	263
Tabela 72 - ocorrência dos termos <i>groupe électrique</i> , <i>groupe électronique</i> e <i>groupe mécanique</i>	265
Tabela 73 - ocorrência dos termos <i>vélo</i> , <i>vélo de course</i> , <i>vélo de route</i> , <i>vélo routier</i> e <i>machine de course</i>	266
Tabela 74 - ocorrência dos termos <i>cintre</i> e <i>guidon</i>	268
Tabela 75 - termos <i>fourche</i> , <i>fourche à suspension</i> , <i>fourche de suspension</i> e <i>fourche suspendue</i>	269
Tabela 76 - ocorrência dos termos <i>full suspension</i> , <i>full suspended</i> , <i>mécanisme de suspension</i> , <i>suspension</i> , <i>suspension arrière</i> , <i>suspension integrale</i> e <i>système de suspension</i>	271
Tabela 77 - ocorrência dos termos <i>all-mountain</i> , <i>mountain bike</i> , <i>tout-terrain</i> , <i>vélo à suspension</i> , <i>vélo de montagne</i> , <i>vélo suspendu</i> , <i>VTT</i> e <i>vélo tout-terrain</i>	273
Tabela 78 - ocorrência dos termos <i>vélo de cross-country</i> , <i>vélo cross-country</i> e <i>vélo de cross</i>	275
Tabela 79 - ocorrência dos termos <i>vélo freeride</i> e <i>vélo de freeride</i>	276
Tabela 80 - ocorrência dos termos que significam tipos de freios das MTBs em francês	277

Sumário

1	INTRODUÇÃO	19
2	O CICLISMO	24
2.1	O Ciclismo de Estrada	25
2.2	O Mountain Bike (MTB)	28
3	TERMINOLOGIA	31
3.1	Abordagens Teóricas	32
3.1.1	A Teoria Geral da Terminologia (TGT)	33
3.1.2	A Socioterminologia e a Teoria Comunicativa da Terminologia (TCT)	34
3.1.2.1	A Variação Terminológica	37
3.1.2.2	A Terminologia Bilíngue	44
3.2	A Unidade Terminológica	47
3.2.1	Critérios para identificação e delimitação dos termos	48
3.2.2	Relações conceituais entre termos	50
3.2.3	Relação entre Cultura e a Terminologia	52
3.3	A Terminografia e a organização de dicionários terminológicos	53
3.3.1	A definição : princípios para a redação da definição terminológica	57
4	METODOLOGIA	60
4.1	Estudo das principais características que envolvem o Ciclismo e a formação dos <i>corpora</i>	60
4.2.	Levantamento dos candidatos a termo	65
4.3.	Confirmação do estatuto de termo	81
4.4	Definição do termo preferencial e das variantes	88
4.5	Fichas terminológicas bilíngue português-francês	89
4.6	Estabelecimento dos equivalentes	91
5.	DICIONÁRIO BILÍNGUE PORTUGUÊS-FRANCÊS DOS TERMOS FUNDAMENTAIS DO CICLISMO DE ESTRADA E DO MOUNTAIN BIKE	93
5.1	Nomenclatura do dicionário	93
5.2	Macroestrutura de nosso dicionário	94
5.3	O sistema conceitual	94
5.3.1	Sistema conceitual português-francês do domínio do Ciclismo de Estrada e do <i>Mountain Bike</i>	99
5.4	Lista de verbetes	103

6. ANÁLISE DOS DADOS	159
6.1 Análise dos termos que ocorrem no CICLBR e no MTBBR	159
6.2 Análise dos termos que ocorrem apenas no CICLBR	187
6.3 Análise dos termos que ocorrem apenas no MTBBR	195
6.4 Análise dos termos que ocorrem no CICLFR e no MTBFR	212
6.5 Análise dos termos que ocorrem apenas no CICLFR	260
6.6 Análise dos termos que ocorrem apenas no MTBFR	267
 7. CONSIDERAÇÕES FINAIS	 279
 REFERÊNCIAS	 28

1. INTRODUÇÃO

Atualmente, grande parte da população busca um estilo de vida mais saudável e com mais qualidade e longevidade. Assim, é possível observar o aumento de pessoas nos parques, fazendo atividades ao ar livre, bem como um aumento de atividades *indoors*, realizadas em academias, por exemplo. De forma geral, essas pessoas buscam, por meio do exercício físico, prazer momentâneo e qualidade de vida a longo prazo, como melhoria do sono e das dores articulares, mais disposição para as atividades diárias, dentre outros benefícios.

O exercício físico pode ser realizado por meio de diversas atividades, tais como o ciclismo – que nos interessa particularmente em nossa investigação. O ciclismo é um esporte altamente praticado na busca por um estilo de vida mais saudável, pois há uma forte relação entre o rompimento de distâncias e a sensação de liberdade e de velocidade muito prazerosa aos seus praticantes (LESSA; MORAES E SILVA, 2017). Nesse sentido, a escolha do tema envolvendo o ciclismo é devido ao crescimento considerável desse esporte no Brasil e no mundo. Esse fato pode ser observado nas ruas e nas estradas onde há grandes grupos de ciclistas em busca de qualidade de vida ou melhoria da performance nessa atividade.

Em termos quantitativos, somente no Brasil há mais de 70 milhões de bicicletas atualmente (REVISTA BICICLETA, 2019). Assim, vemos que “o mercado como um todo está crescendo, com mais pessoas interessadas em conhecimento, informação e divulgação, indo além da compra de bicicletas” (REVISTA BICICLETA, 2019).

Sendo assim, mostramos a importância de nosso trabalho, pois ele pode auxiliar na busca de entendimento sobre a temática, colaborando com os profissionais do ciclismo, atletas, aspirantes e demais interessados e contribui significativamente para os estudos em Terminologia.

Do ponto de vista econômico, há um grande crescimento não só do comércio de bicicletas, mas também de equipamentos, de vestuário e de novas profissões, como, por exemplo, a de mecânicos que trabalham exclusivamente com bicicletas e a de *bike fitters*², uma profissão nova que vem ganhando seu espaço no mercado de trabalho.

²O *bike fit* é o ajuste da bicicleta de acordo com as necessidades de cada atleta realizado com a ajuda de um *software* 2D ou 3D com o objetivo de prevenir lesões e de melhorar o conforto e o rendimento desse atleta no esporte. Sendo assim, o *bike fitter* é o profissional que realiza o *Bike Fit*. Essa profissão vem ganhando um espaço considerável no mercado de trabalho, tanto para os profissionais que oferecem o curso de *Bike Fit*, como para os profissionais que realizam o curso e começam a oferecê-lo ao público do esporte amador ou profissional. (Cf. PEDAL, 2019)

Outro aspecto econômico interessante diz respeito à evolução dos modelos de bicicletas. Nesse sentido, de acordo com Gilbert (2008), as bicicletas de estrada, mais especificamente, eram de aço pesado, e, atualmente, elas são feitas com materiais leves, como alumínio, titânio e fibra de carbono. Dessa maneira, o preço das bicicletas varia bastante, de R\$ 1000,00 a R\$ 100.000,00, e há alguns modelos custam até mais do que esse valor.

Além disso, de acordo com as informações contidas no site Mountain Bike Brasil (2019), em junho de 2019 aconteceu uma prova de MTB chamada Brasil Ride, na cidade de Botucatu, interior do estado de São Paulo, que contou com 16 mil pessoas na cidade, entre atletas e seus acompanhantes. Somente no final de semana da competição, foi estimado um impacto econômico de mais de R\$ 10 milhões em Botucatu e região. O site Mountain Bike Brasil (2019) entrevista Mário Roma, fundador da prova, e, segundo ele, “estes dados confirmam a relevância do esporte. Não apenas no que diz respeito à melhora da qualidade de vida e da saúde das pessoas, mas também o quanto pode gerar de receita para as cidades e seus empresários” (ROMA, 2019).

Nesse sentido, observamos que o ciclismo de uma maneira geral vem se difundindo e se modernizando cada vez mais. As bicicletas, as novas profissões, os equipamentos, o vestuário e as competições mostram que esse esporte vem ocupando um lugar de destaque em nossa sociedade.

É importante salientar que o domínio do ciclismo compreende uma vasta quantidade de modalidades ciclísticas, tais como a de Ciclismo de Estrada, a de *Mountain Bike*, a de ciclismo de pista, a de contra-relógio, a de BMX, a de ciclismo do *triathlon*, dentre outras. Para atuar nessas modalidades, o ciclista precisa de uma bicicleta específica em termos estruturais.

O fato de haver um tipo de bicicleta para cada modalidade ciclística, também implica dizer que há equipamentos diferentes, treinadores diferentes, vestuário diferente, etc. Sendo assim, há atletas e treinadores profissionais que se dedicam somente ao Ciclismo de Estrada, outros ao MTB e assim por diante. Nesse sentido, constatamos um forte impacto desses esportes na economia do Brasil e do mundo. A fim de exemplificar, trazemos a seguir breves explicações sobre alguns tipos de bicicletas.

No Ciclismo de Estrada, uma das modalidades estudadas neste trabalho, as bicicletas possuem pneus mais finos, que diminuem o atrito com o chão e, por isso, são mais rápidas. Além disso, elas possuem um modelo mais aerodinâmico, em que o ciclista

fica mais curvado para que seu contato com o vento seja menor – o que permite que ele alcance velocidades mais altas. Um atleta profissional chega a pedalar em média 45 km/h em rodovias planas.

A outra modalidade que propomos estudar é a bicicleta *Mountain Bike*, que possui pneus mais grossos, próprios para pedalar em estradas de terra ou montanha. Além disso, é uma categoria adorada pelos praticantes, pois o maior desafio é enfrentar as trilhas por onde eles passam. Nesse sentido, os modelos das bicicletas são feitos de maneira que o ciclista fica em uma posição mais vertical, e, por isso, traz um maior conforto aos atletas. Também há um grande contato com a natureza, o que faz, em geral, com que as pessoas se adaptem bem a esse esporte.

Além desses, temos o ciclismo de pista, que é praticado em um velódromo e, assim, as bicicletas são mais parecidas com as bicicletas de estrada, mas não são exatamente iguais porque as competições do ciclismo de pista são mais curtas e intensas, e há uma certa perseguição entre os adversários. Nesse sentido, a estrutura da bicicleta também se diferencia, atendendo as necessidades desse tipo de ciclismo.

Já a bicicleta para o *triathlon* é desenvolvida para percursos planos e rápidos, visto que em geral as provas dessa modalidade não passam por áreas montanhosas. Além disso, ela tem um diferencial das outras bicicletas, pois possui um item chamado de *clip*, onde o atleta fica apoiado em uma posição mais horizontal para cortar o vento. Segundo as regras do *triathlon*, o triatleta não pode pedalar em pelotões, e, portanto, estando em uma posição mais horizontal ele consegue cortar o vento mais facilmente, aumentando a sua velocidade. Desse modo, observamos que cada modelo de bicicleta procura atender às necessidades de sua modalidade correspondente.

Sendo assim, nosso trabalho tem os seguintes objetivos :

Objetivo geral :

Realizar um estudo terminológico dos termos fundamentais do ciclismo, mais especificamente, o Ciclismo de Estrada e *Mountain Bike* (MTB) e analisar a terminologia bilíngue do domínio do ciclismo nas duas modalidades: 1) refletindo sobre as variantes terminológicas que ocorrem em português e em francês e 2) apresentando os seus equivalentes em francês.

Objetivos específicos :

1) A constituição de seis *corpora* principais compostos por manuais das fabricantes das bicicletas de estrada e das *mountain bikes* em português (CICLBR e

MTBBR) e em francês (CICLFR e MTBFR). Além deles, temos ainda os *corpora* BIBLCorpusBR e BIBLCorpusFR composto de sites especializados do domínio em português e em francês, respectivamente.

2) A elaboração de um dicionário bilíngue português-francês de termos do domínio do Ciclismo de Estrada e MTB.

Existem muitas outras modalidades de ciclismo, porém optamos por trabalhar com essas duas, pois são as mais praticadas hoje em dia e de mais fácil acesso. Além disso, essas modalidades fazem parte das Olimpíadas e dessa maneira nosso dicionário pode contribuir também para pessoas ao redor do mundo que tenham interesse em conhecer mais desses esportes olímpicos.

A escolha de identificar os equivalentes em francês é devido ao ciclismo e os ciclistas sofrerem uma forte influência do Tour de France (França), a prova mais famosa e mais antiga de Ciclismo de Estrada, que é apenas para atletas profissionais. Além disso, o ciclismo possui uma forte tradição nesse país, que podemos perceber facilmente nas ruas lotadas de bicicletas e de ciclistas.

Além disso, ao conversar com os praticantes desses esportes, em poucos minutos, é possível identificar um universo terminológico que rege essas modalidades esportivas, por isso a necessidade desse trabalho a ser desenvolvido em nível de Doutorado. Segundo Babini (2006),

O desenvolvimento técnico e científico da sociedade globalizada conduz a uma intensa criação lexical. Essa situação gera a necessidade de tornar os conhecimentos acessíveis a um número de usuários cada vez maior. Nesse sentido, é importante sistematizar as informações em repertórios lexicográficos, terminográficos e em bases de dados eletrônicas. (BABINI, 2006, p. 38)

De acordo com Babini (2006, p. 38), com o desenvolvimento da sociedade, há também uma forte criação lexical e, por esse motivo, é importante sistematizar esses novos termos. Ademais, entendemos que dessa maneira melhorariamos a comunicação dos interessados nesse assunto, facilitando o entendimento da terminologia deste domínio de estudo.

Igualmente, sabemos que a Terminologia está, a todo momento, em contato com outras ciências. De acordo com Barros (2004, p. 34):

Os estudos terminológicos fornecem as bases teóricas e metodológicas para inúmeras pesquisas, tendo aplicações no ensino das línguas (materna e estrangeira), na tradução, na elaboração de obras terminográficas (dicionários especializados), no ensino de disciplinas técnicas e científicas, na documentação, no jornalismo científico, nas ciências sociais, na transferência do saber técnico e científico, na produção industrial e nas políticas linguísticas. (BARROS, 2004, p.34)

Desta maneira, nosso trabalho se propõe a realizar um estudo interdisciplinar, na medida em que reúne a Terminologia e o estudo dos esportes, mais especificamente o do Ciclismo de Estrada e MTB.

Com o objetivo de apresentar uma visão geral deste estudo, mostraremos, de forma sucinta, a organização estrutural da tese :

No capítulo 2, apresentamos de maneira detalhada as principais características concernentes ao Ciclismo de Estrada e ao *Mountain Bike*, discutindo sobre o surgimento dessas modalidades, as principais provas de ciclismo e o impacto delas no Brasil e no mundo.

No capítulo 3, trazemos toda a Fundamentação Teórica usada para embasar nosso trabalho. Apresentamos o conceito de Terminologia e suas principais teorias, a Teoria Geral da Terminologia (Wuster, 1998) e a Teoria Comunicativa da Terminologia (Cabré, 1999). Além disso, apresentamos toda a proposta de Freixa (2005, 2014) sobre Varia  o Terminológica e de Dubuc (1985) sobre a Terminologia Bilíngue.

Já no capítulo 4, discorremos sobre a Metodologia usada para que nosso trabalho fosse desenvolvido. Apresentamos nossos 4 *corpora* (CICLBR, CICLFR, MTBBR e MTBFR) e os 2 *corpora* de apoio (BIBLcorpusBR e BIBLcorpusFR). Mostramos, ainda, a ferramenta *TermoStat Web 3.0*, usada para nos ajudar no levantamento dos principais termos de nosso domínio. Apresentamos também as listas com os candidatos a termo em português e em francês e, por fim, a lista final dos termos em português e em francês.

No capítulo 5, temos o Dicionário Bilíngue português-francês dos termos fundamentais do Ciclismo de Estrada e do *Mountain Bike*, em que apresentamos toda a estrutura de nosso dicionário : como ele foi desenvolvido, o sistema conceitual e o dicionário propriamente dito.

No capítulo 6, dissertamos sobre a Análise de Dados, em que apresentamos toda a análise concernente as variantes terminológicas, de acordo com o critérios estabelecidos

por Freixa (2005 e 2014), dos termos em português que ocorrem no CICLBR e MTBBR, dos termos que ocorrem apenas no CICLBR e dos termos que ocorrem apenas no MTBBR. O mesmo foi feito com os termos em francês, a análise das variantes terminológicas dos termos que ocorrem no CICLFR e MTBFR, dos termos que ocorrem apenas no CICLFR e, por fim, dos termos que ocorrem apenas no MTBFR.

Por último, temos no capítulo 6 as Considerações Finais, em que expomos os resultados encontrados ao longo do desenvolvimento de todo o trabalho, no que se refere as variantes terminológicas, à terminologia bilíngue e ao dicionário português-francês dos termos fundamentais do ciclismo, nas modalidades estudadas. Na sequência, temos as Referências Bibliográficas.

2. O CICLISMO

Neste capítulo, apresentamos mais detalhadamente as características do Ciclismo de Estrada e do *Mountain bike*.

2.1 O Ciclismo de Estrada

O Ciclismo de Estrada (em francês *Cyclisme sur Route*; em inglês *Road Cycling*) é a modalidade praticada nas rodovias por grandes grupos de ciclistas que formam um pelotão³. Segundo Gilbert (2008, p. 4), os ciclistas precisam ser aptos a subir montanhas e a pedalar em rodovias rápidas. Assim, a prova dessa modalidade é um teste de habilidade e resistência. Nesse sentido, é necessário saber as técnicas de pedalar dentro de um pelotão, já que o Ciclismo de Estrada é um esporte perigoso pelo fato de ser praticado em rodovias.

Em provas de atletas profissionais, o Ciclismo de Estrada é um esporte praticado em grupo, dividido por equipe, em que apenas um atleta é o vencedor. As equipes são formadas por um número grande de atletas que se revezam durante a prova para que o líder chegue bem até o final e vença a etapa.

³ Entendemos *pelotão* como um grupo de ciclistas que pedalam juntos, como uma espécie de bloco. Esse fato faz com que o desgaste do ciclista seja menor, visto que os que estão no fundo do *pelotão* não enfrentam a resistência do vento, enquanto que os da frente estão se esforçando mais. Nesse sentido, eles vão se revezando para que o desgaste de todos seja o menor possível.

A primeira prova do Ciclismo de Estrada em que há uma menção oficial foi em 31 de maio de 1868, no parque Saint-Cloud, em Paris, e o vencedor foi o britânico James Moore (UCI, 2019). Em 7 de novembro de 1869, aconteceu a primeira prova que ia de uma cidade a outra, Paris-Rouen, e novamente James Moore foi o campeão completando 123 km em 10 horas e 25 minutos (UCI, 2019). O Ciclismo de Estrada faz parte dos Jogos Olímpicos desde 1869, em sua primeira edição (UCI, 2019). Só então, em 1903, surge o *Tour de France*, a primeira prova do Ciclismo de Estrada que tem uma duração de vários dias, passando por várias cidades.

Dentre as provas mais famosas, destacamos o *Tour de France*, que ocorre todos os anos na França desde 1903 (LE TOUR, 2017). Durante a execução dessa prova, os atletas pedalam por três semanas e passam por várias cidades francesas, como mencionamos. Ao final de cada etapa do *Tour de France*, o líder da etapa seguinte recebe uma camiseta amarela, chamada de *maillot jaune*, que permite que os fãs o identifiquem.

Alguns anos depois surgiu o *Giro d'Italia*, mais especificamente em 1909 (GIRO DI ITALIA, 2017). Em seguida, outras provas também apareceram na Europa, tais como a *Paris-Nice* em 1933 (PARIS-NICE, 2017) e a *Volta da Espanha* (LA VUELTA, 2017) em 1935. Esses campeonatos influenciaram (e influenciam até hoje) os amantes desse esporte e, principalmente, o comércio de bicicletas ao redor do mundo. De acordo com Lessa e Moraes e Silva (2017), foi a partir do *Tour de France* que essa prática esportiva deixou de ser um esporte elitizado e passou a ser mais praticado entre atletas amadores.

Assim, o *Tour de France*, por ter sido o primeiro campeonato de Ciclismo de Estrada, é também o maior e mais influente. Desde a sua primeira edição, o esporte amador dessa modalidade foi crescendo ao longo dos últimos anos de tal maneira que existem amadores que treinam e competem quase como os profissionais; a diferença é que eles não têm um financiamento para isso. Hoje em dia, por exemplo, já existem etapas do *Tour de France* para amadores em vários países do mundo.

O Ciclismo de Estrada é dividido em 4 modalidades: *course en ligne*, *contre-la-montre individuel*, *contre-la-montre par équipes* e *contre-la-montre par équipes nationales en relais mixte* (UCI, 2019).

A primeira delas, *course en ligne*, *road race* (em inglês) e em português não temos um termo bem definido para essa modalidade, podendo ser dita *Ciclismo de Estrada* ou *Ciclismo em Estrada*. Aqui, adotaremos o termo *ciclismo em estrada* para se referir a essa submodalidade, para que fique claro que estamos tratando de uma modalidade que faz parte do *Ciclismo de Estrada*.

O *Ciclismo em Estrada* é a mais tradicional e a mais praticada das modalidades, onde os atletas largam dentro do pelotão e pedalam longas distâncias (UCI, 2019). Elas podem ser de um ponto a outro, como por exemplo as provas *Paris-Roubaix* e *Tour de Flandres*, ou elas podem ser em circuito, passando por várias cidades e pontuando por etapas, como por exemplo as provas *Tour de France*, *Giro d'Italia* e *La vuelta da España* (UCI, 2019). A fim de exemplificação, adicionamos uma foto da modalidade *ciclismo em estrada*.

Imagem 1



Fonte: RFI, 2017

Em seguida, a modalidade *contre-la-montre individuel*, *individual time trial* (em inglês) ou *contra-relógio individual* (em português), os atletas pedalam em torno de 50 km e eles largam sozinhos, um por um, em um espaço de 1 a 2 minutos cada. Aquele que fizer o melhor tempo é o vencedor (UCI, 2019). Já o *contre-la-montre par équipes*, *team time trial* (em inglês) e *contra-relógio por equipes* (em português) possui o mesmo funcionamento, porém com equipes de 2 a 10 ciclistas. Para ilustrar, também adicionamos uma foto da modalidade *contra-relógio por equipes*.

Imagem 2



Fonte: UCI, 2019

Por fim, o *contre-la-montre par équipes nationales en relais mixte, mixed relay national team time trial* (em inglês) e *contra-relógio por equipes nacionais em revezamento misto* (em português) é reservada a equipes nacionais e possui homens e mulheres. A equipe é formada por 6 corredores da categoria elite, com menos de 23 anos (UCI, 2019). Primeiro largam 3 ciclistas e depois os outros 3, numa espécie de revezamento em circuito.

O *Tour de France*, por exemplo, é composto por 21 etapas, sendo 1 etapa por dia. Ao final, os atletas terão percorrido em torno de 3480 km, passando por montanhas com subidas duras e longas, com mais de 2 mil metros de altitude (Bike Magazine, 2019). Em geral, os atletas do *Tour de France* pedalam na modalidade *ciclismo em estrada*, mas há também algumas etapas em que eles pedalam na modalidade *contra-relógio individual e por equipes*.

Ao longo deste capítulo vimos que o *Ciclismo de Estrada* surgiu no fim do século XIX e como os campeonatos foram crescendo e se destacando. A partir de então, outras modalidades foram surgindo por influência do mesmo. As bicicletas de estrada foram sofrendo adaptações até surgir outros tipos de ciclismo, entre eles o *Mountain bike*, que se consagrou quase 100 anos depois do *Ciclismo de Estrada*. Nesse sentido, apresentaremos a seguir as características referentes a modalidade ciclística *Mountain Bike*.

2.2 - O Mountain Bike (MTB)

O Mountain Bike (MTB) é uma modalidade praticada não somente em montanhas, como o próprio nome já diz, mas também em trilhas e estrada de terra, variando subidas e descidas, muitas vezes muito desafiadoras. Essa prática permite que o ciclista tenha um contato muito próximo com a natureza, o que, como já mencionamos anteriormente, costuma agradar muito os atletas. Essa prática também é conhecida pelo termo *off-road*, ou seja, quer dizer fora das rodovias, trazendo a ideia de ser o oposto do Ciclismo de Estrada e também de haver um contato maior com meio ambiente.

No que concerne ao aparecimento do MTB, ele surge na década de 70 na Califórnia (EUA), com um grupo de amigos que costumava pedalar em montanhas ao norte da Baía de São Francisco. Com o passar do tempo, eles foram adaptando suas bicicletas, pois notavam que as bicicletas as quais eles estavam acostumados não estavam adaptadas para o tipo de esporte que estavam praticando (Sampa Bikers, 2019). Em 1980, a *Specialized* é fundada, uma das marcas de bicicleta mais famosas e conceituadas hoje em dia, e lançou a primeira bicicleta MTB a ser produzida em série no mundo (Sampa Bikers, 2019). Só em 1988, acontece a primeira prova de MTB no Brasil, no Rio de Janeiro (Sampa Bikers, 2019).

As bicicletas de MTB foram evoluindo gradativamente e, com isso, outras modalidades, dentro do MTB, foram surgindo também, por exemplo: Cross-Country, Downhill, Enduro, Freeride, Trial, entre outras. Cada uma delas com seus equipamentos próprios, estilo de percurso diferente, duração, etc.

O Cross-Country Olímpico possui voltas de 4 km a 6 km, com muitas subidas, descidas e obstáculos (UCI, 2019). Essa modalidade foi adaptada do Cross-Country Maratona, em que o ciclista percorre de 60 km a 120 km dentro do percurso planejado (Bike Dica, 2019). Nessas modalidades, o atleta que pedalar o maior número de km em menos tempo é o vencedor.

Já outro tipo de MTB é o Downhill, que é uma espécie de “contra-relógio”, ou seja, os ciclistas não largam todos juntos, mas sim um por um. Aquele que fizer o percurso em menor tempo é o vencedor. Também é uma prova muito técnica, com subidas e descidas e em algumas descidas mais inclinadas os ciclistas podem chegar a 80 km/h (UCI, 2019).

As provas de Enduro também possuem características diferentes. Segundo o dicionário Cambridge (2019), o termo *endurance* tem como definição: “a habilidade de manter-se fazendo algo difícil, desagradável ou doloroso por um longo período” (tradução

nossa)⁴. Sendo assim, o termo *endurance* é utilizado para classificar provas que são, geralmente, longas e quem exigem uma capacidade de resistência maior do atleta. As provas de Enduro MTB não são diferentes, os atletas dessa modalidade devem combinar resistência, velocidade e habilidades técnicas e as provas são cronometradas, ou seja, eles têm um tempo fixo para terminá-las (UCI, 2019).

As bicicletas de MTB de uma maneira geral podem ser *Hardtail* ou *Full Suspension*. A primeira opção diz respeito as bicicletas que possuem suspensão no garfo dianteiro e o quadro é rígido (Bike Plus, 2019). A fim de exemplificar, trazemos a seguir uma imagem:

Imagem 3 – MTB Hardtail



Fonte: BIKE PLUS, 2019

Já a MTB *Full Suspension* possui suspensão total na bicicleta, absorvendo melhor o impacto do terreno (Bike Plus, 2019). Também trazemos a seguir uma imagem da MTB *Full Suspension*.

Imagem 4 – MTB Full Suspension

⁴ The ability to keep doing something difficult, unpleasant, or painful for a long time (Cambridge Dictionary, 2019)



Fonte: BIKE PLUS, 2019

Além da escolha por uma *Hardtail* ou *Full Suspension*, também há diferenças com relação ao material do quadro, que pode ser de ferro, alumínio, carbono, titânio, entre outros. As bicicletas de ferro e de alumínio são mais antigas e pesadas, hoje já estão sendo substituídas cada vez mais pelas bicicletas de carbono e de titânio, que devido a sua leveza e durabilidade, são também mais caras.

Para o atleta profissional, a escolha de cada detalhe faz a diferença na hora da realização da sua prova. Além de escolher a bicicleta certa para a sua modalidade, eles devem escolher materiais leves que os favoreçam durante a competição. Para os atletas amadores, é importante que eles consultem um profissional da área para que façam a melhor compra, visto que irão investir em bicicletas de alto custo, muitas vezes desnecessárias para o que estão buscando naquele momento. Nesse sentido, trazer informações para esse público é essencial para que façam as melhores escolhas.

Outro detalhe importante é a escolha do tamanho da bicicleta de acordo com o tamanho de cada pessoa. O trabalho do *bike fitter*, que já mencionamos anteriormente, é fundamental nesse sentido, pois a bicicleta certa para cada um, dependerá da altura, do tamanho das pernas, entre outras medidas para chegar em uma bicicleta ideal ou o mais próximo dela. Mesmo para os amadores, esse ponto é importante para que tenham mais conforto durante os treinos e para minimizar os riscos de lesão.

Neste capítulo trouxemos a história do ciclismo de uma forma mais geral e como ele veio evoluindo ao longo dos anos. Primeiramente discutimos o Ciclismo de Estrada, que foi a primeira modalidade do ciclismo que se consagrou e, em seguida, o MTB, que

é muito mais novo, porém também ocupa um grande espaço em nossa sociedade hoje em dia. Sabemos que o ciclismo de uma maneira geral não é um esporte barato, mas com a evolução das bicicletas, equipamentos, profissões e campeonatos, podemos observar um impacto considerável na economia do Brasil e do mundo. Além disso, a busca de informações também aumenta e, por isso, nosso trabalho se faz muito importante. A seguir, apresentamos a fundamentação teórica que nos baseamos no desenvolvimento deste trabalho.

3. TERMINOLOGIA

Na *terminologia* do ciclismo, termos como *pedivela*, *câmbio*, *selim*, *guidão* se fazem presentes, entre tantos outros termos que denominam conceitos específicos da área. É importante observar que, com evolução técnico-científica, novos termos vão surgindo e faz-se necessário nomeá-los. Segundo Barros (2004),

A evolução da ciência tem provocado, ao longo da história da humanidade, profundas transformações no modo de viver, de agir, de pensar, de produzir, de ser dos povos, conduzindo a diferentes formas de organização social e política, a novos sistemas de produção. Paralelamente a esse processo, desenvolve-se um outro, de natureza linguística: cada descoberta ou invento recebe um nome, passa a ser designado por um termo. Verifica-se, assim, um processo de desenvolvimento terminológico tão importante quanto o econômico ou social, no qual a criação neológica é intensa e se dá por diferentes mecanismos linguísticos (BARROS, 2004, p.25)

Nesse sentido, atualmente, observamos o surgimento de termos que vêm para denominar conceitos específicos dentro do domínio do ciclismo e passamos, então, a entender a importância de considerar esse processo de desenvolvimento terminológico, que Barros (2004, p.25) considera tão importante quanto o desenvolvimento econômico ou social.

Sendo assim, entendemos que as unidades lexicais que compõem as terminologias são chamadas de *termos*. O *termo* é a unidade padrão da Terminologia, definido também como “designação, por meio de uma unidade linguística, de um conceito definido em uma língua de especialidade” (ISO 1087, 1990, p.5). Ele também é chamado de *unidade terminológica* e o conjunto dessas unidades é chamado de *terminologia*.

O termo *terminologia*, grafado com *t* minúsculo, designa o conjunto de termos de uma área de especialidade, como exemplo temos a *terminologia* do domínio do ciclismo. De acordo com Krieger e Finatto (2004, p.13), o termo *terminologia* se distingue de Terminologia grafada com *T* maiúsculo, que se refere ao campo de estudo, isto é, a disciplina científica que estuda os termos das áreas de especialidade. Por *área de especialidade*, entendemos “áreas técnicas, científicas ou temáticas” (CURTI-CONTESSOTO, 2019, p. 36). O campo de estudos da Terminologia são as *línguas (ou linguagens) de especialidade*. Pavel e Nolet (2003, p.124) as definem como “sistema de comunicação oral ou escrita usado por uma comunidade de especialistas de uma área particular do conhecimento”.

Somado a isso, de acordo com Barros (2004, p. 40), o termo pode ser analisado de diferentes ângulos: do significante e do significado, das relações de sentido que mantém com outros termos (sinônimos, homônimos etc), do seu valor sociolinguístico etc. Nesse sentido, Pavel e Nolet (2003) discutem que “o contexto fornece informação sobre os traços semânticos de um conceito ou sobre o uso de um termo”, complementando a ideia proposta por Barros (2004, p. 40). Ainda de acordo com Pavel e Nolet (2003), é importante levar em consideração o contexto de uso no qual o termo está inserido, ou seja, as análises dos termos são feitas dentro do seu domínio específico.

Vejamos, então, as diferentes abordagens teóricas que trazem diversas visões sobre Terminologia e que se entrecruzam em grande parte das vezes.

3.1 – Abordagens teóricas

Nos itens a seguir, apresentamos duas das principais abordagens teóricas em Terminologia, a TGT e a TCT, e nos posicionamos do ponto de vista do modelo teórico que adotamos no âmbito deste trabalho.

3.1.1 – A Teoria Geral da Terminologia (TGT)

A Teoria Geral da Terminologia, TGT, foi proposta em 1930 pela primeira vez como ciência, pelo engenheiro austríaco Eugen Wüster. Ele percebeu que havia a necessidade de uma organização de maneira sistemática e de um aprofundamento dos estudos terminológicos em sua área, a Engenharia. De acordo com Barros (2004, p.55), para Wüster, o principal objetivo da Terminologia era eliminar a ambiguidade nos discursos técnicos e científicos. Nesse sentido, ele propunha uma teoria de caráter normativo.

A contribuição de Wüster foi, sem dúvida, muito rica para o alicerce dos estudos em Terminologia, mas gradualmente as falhas foram sendo identificadas. O que acontecia, segundo Barros (2004, p.55), é que Wüster levava em consideração apenas os termos, isolando-os do léxico e da gramática, do contexto e do discurso, acreditando, dessa forma, que os termos eram unidades independentes do contexto de especialidade.

Segundo Barros (2004, p. 55), para Wüster, não existem termos polissêmicos, sinônimos ou homônimos. Ele acreditava que se não existisse um único termo já consagrado para um determinado conceito, a Terminologia normativa poderia criá-la, desde que respeitasse os princípios antes estabelecidos. Nesse sentido, a TGT não compreende a variação dos termos como um fenômeno conveniente para as línguas de especialidade, pois Wüster propunha uma “independência entre expressão e conteúdo” (BARROS, 2004, p. 56). Sendo assim, para cada conceito, teríamos um novo termo.

Gradativamente, outras teorias foram aparecendo, pois os terminólogos notaram que a TGT não sustentava as pesquisas de caráter descritivo, já que sabemos que as variações existem e para um mesmo conceito, é possível haver vários termos. Além disso, entendemos que não é possível dissociar os termos de seu contexto, pois os termos podem denominar conceitos diferentes em contextos diferentes, ou seja, o contexto é essencial na identificação dos termos e de suas variantes. Sendo assim, adotamos como teoria principal para a nossa tese a Teoria Comunicativa da Terminologia (TCT) que propõe uma teoria descritiva e não normativa, como apresentamos mais detalhadamente a seguir.

3.1.2 A Socioterminologia e a Teoria Comunicativa da Terminologia (TCT)

Diante da problemática que a TGT apresentava e a necessidade do surgimento de estudos que abarcassem a Terminologia de maneira descritiva, outros teóricos surgem, como é o caso de François Gaudin (1993), que propõe, então, a Socioterminologia. A Socioterminologia, segundo Curti-Contessoto (2019, p. 38),

acrescenta o ponto de vista sociolinguístico aos estudos terminológicos, concebendo as variantes lexicais e conceituais como constituintes da unidade terminológica, e analisando o termo em seu contexto de produção (CURTI-CONTESSOTO, 2019, p. 38).

Sendo assim, a Socioterminologia estuda os termos em uma perspectiva linguística, comunicativa e social. De acordo com Gaudin (1993, p. 212), a “prática terminológica é inseparável tanto do conhecimento do espaço da ação onde ela se dá, quanto das práticas de linguagem que visa modificar ou assegurar”, ou seja, levar em consideração o uso dos termos e os contextos nos quais eles são usados é fundamental para entendermos a variação terminológica. Logo, surgem os primeiros estudos que levam em consideração as variantes lexicais e conceituais e o contexto em que esses termos estão inseridos.

Isto posto, Maria Teresa Cabré (1999) propõe a Teoria Comunicativa da Terminologia, que assim como a Socioterminologia, também defende uma proposta diferente da TGT. Cabré (1999) dá os devidos créditos à contribuição de Wuster, mas ressalta que é impossível desconsiderar o contexto no qual os termos estão inseridos. Segundo Cabré (1999), “os termos não pertencem a um domínio, mas são usados em um domínio com valor singularmente específico”. Nesse sentido, Cabré (1999) propõe uma teoria que leva em consideração o contexto no qual os termos estão inseridos, pois é dentro de seu domínio que os termos denominarão um determinado conceito e, em um outro domínio, eles podem denominar um conceito diferente.

Deste modo, a TCT se aproxima dos conceitos propostos pela Socioterminologia, visto que ambas levam em consideração o contexto em que os termos estão inseridos, não sendo possível separar a expressão do conteúdo. No entanto, apoiamo-nos na TCT para análise da terminologia do domínio do Ciclismo de Estrada e de *Mountain Bike*, já que a TCT propõe um estudo terminológico *in vivo*, sendo que “a sinonímia, a homonímia, a polissemia e a variação linguística (léxica) de diferentes tipos passam a ser previstas, aceitas e tratadas” (BARROS, 2004, p. 59).

No que diz respeito à *sinonímia*, *homonímia* e *polissemia*, Barros (2004, p. 220) define *sinonímia* como “um mesmo conceito é designado por significantes diferentes”, porém, a autora complementa que a *sinonímia* tem um caráter relativo, ou seja, são raras as circunstâncias em que podemos substituir um significante pelo outro, sem que haja nenhuma alteração de sentido. Por conta disso, Barros (2004, p. 220) sugere que o conceito de *quase-sinonímia* seja mais adequado. Por *quase-sinônimos*, entendemos “cada um dos termos de uma dada língua que designam um mesmo conceito, mas que se situam em níveis de língua e em níveis de conceptualização diferentes ou que se empregam em situações de comunicação diferentes” (BOUTIN-QUESNEL, 1985, p. 21). Os *quase-sinônimos* podem ser, segundo o Boutin-Quesnel (1985): *de nível* (linguagem popular e técnica, por exemplo), *geográficos*, *temporais*, *profissionais*, *de frequência* e *de concorrência*.

Barros (2004, p. 223) ainda discorre que as *variantes* mantêm uma relação sinonímica entre si, como as *variantes ortográficas*, *lexicais* e *morfossintáticas*. Ela defende que essas variantes podem ser chamadas de *quase-sinônimos ortográficos*, *quase sinônimos lexicais* e *quase-sinônimos morfossintáticos*. Segundo a autora, “duas unidades lexicais (ou terminológicas) podem ser consideradas como sinônimos perfeitos somente quando têm os mesmos referentes denotativos e conotativos” (BARROS, 2004, p. 223). Sendo assim, a sinonímia tem uma relação maior com o parentesco semântico, do que com a identidade de significações entre duas palavras ou termos (Barros, 2004, p. 223).

Já com relação a *polissemia*, Barros (2004, p. 227) define “uma situação em que dois ou mais conceitos, em relação de oposição transitiva, são designados por uma mesma unidade lexical ou terminológica”. A *homonímia*, segundo Barros (2004, p. 228), se trata de “dois ou mais conceitos, em relação de oposição disjuntiva, são designados por uma mesma expressão”. De acordo com Barros (2004, p. 228), na polissemia e na homonímia há igualdade de expressão, portanto, nem sempre é fácil identificar uma ou outra. Sendo assim, os terminólogos usam alguns critérios para a distinção delas. O critério mais usado é o da análise semântico-conceitual (Barros, 2004, p. 229), visto que a *polissemia* “agrupa todas as acepções em único verbete” e a *homonímia* “é tratada de modo que cada conceito seja descrito em um verbete diferente”. A autora complementa que essa análise é mais usada nos estudos em Lexicografia, porém em Terminologia o critério metodológico mais utilizado é abrir um novo verbete para cada novo conceito denominado pelo termo.

Com relação as variantes terminológicas, sabemos que elas ocorrem com frequência dentro das áreas de especialidade, e aqui, mais especificamente, no domínio do Ciclismo de Estrada e *Mountain Bike*. Segundo Barros (2004, p. 57), “a TCT reconhece a variação conceptual e denominativa nos domínios de especialidade e leva em conta a dimensão textual e discursiva dos termos”. Cabré resume sua proposta da seguinte maneira:

Em linhas gerais, a teoria que propomos pretende dar conta dos termos como unidades singulares e às vezes similares a outras unidades de comunicação, dentro de um esquema global de representação da realidade, admitindo a variação conceptual e denominativa, e levando em conta a dimensão textual e discursiva dos termos. Para atingir seus propósitos, esta teoria se fundamenta em um conjunto de princípios que se descrevem por uma série de fundamentos coerentes com os pressupostos. (CABRÉ, 1999, p. 120) (tradução nossa)⁵

Sendo assim, Cabré (1999) compreende a existência do contexto no qual os termos estão inseridos e, somado a isso, a presença das variantes conceituais e denominativas. As variantes conceituais são caracterizadas por haver um mesmo termo denominando conceitos diferentes dentro de um determinado domínio do saber. Já as variantes denominativas existem quando um único conceito é denominado por vários termos. Segundo Pereira e Silva (2019),

Entendemos por variação denominativa quando um dado conceito de uma dada área do conhecimento humano (técnico, científico, cultural etc.) é denominado por diferentes termos. Dito de outro modo, diferentes unidades léxicas de uma língua natural são usadas em contextos de comunicação especializada para denominar um mesmo conceito. Ao contrário, quando uma mesma unidade léxica é usada para denominar diferentes conceitos em uma mesma área do conhecimento, há um caso de variação conceitual (PEREIRA e SILVA, 2019, p. 125).

Dessa forma, reconhecemos a existência das variantes conceituais e denominativas no que diz respeito à terminologia do domínio do Ciclismo de Estrada e de *mountain bike*, de acordo com os princípios estabelecidos por Cabré (1999).

⁵ En líneas generales, la teoría que proponemos pretende dar cuenta de los términos como unidades singulares y a la vez similares a otras unidades de comunicación, dentro de un esquema global de representación de la realidad, admitiendo la variación conceptual y denominativa, y teniendo en cuenta la dimensión textual y discursiva de los términos. Para cubrir sus propósitos esta teoría se fundamenta en un conjunto de principios y se describe por una serie de fundamentos coerentes con los supuestos. (CABRÉ, 1999, p. 120)

Logo abaixo, discutimos as diferentes abordagens que tangem, mais especificamente, as variações terminológicas e mostramos qual delas é a mais adequada para nosso trabalho.

3.1.2.1 – A Variação Terminológica

As diferenças sociais, em uma dada comunidade linguística, somadas a fatores como o tempo e os usos locais, provocam variações lexicais e terminológicas. Vários estudiosos da linguagem se dedicam aos estudos da variação, como por exemplo Rey (1979), Cabré (1999), Rousseau (1996), Faulstich (1997, 2001, 2002), L’Homme (2004), Freixa (2002, 2005, 2006a, 2006b, 2013, 2014), entre outros, já que ela é resultado de um processo de comunicação entre sujeitos de uma mesma sociedade.

Nesse sentido, devido a diferenças sociais, linguísticas, temporais, sociais e geográficas, criam-se termos diferentes para um mesmo conceito. Segundo Faulstich (2001, p.20) “a terminologia é passível de variação porque faz parte da língua, porque é heterogênea por natureza, e porque é de uso social”, isto é, devido ao fato da variações ocorrerem porque a língua está em uso e as terminologias fazem parte da língua, então é natural que as terminologias também variem.

Também é importante destacar a definição de *variante* proposta pela Norma ISO 1087 (1990, p. 6), que a entende como “cada uma das formas existentes de um termo”, destacando como principais tipos de variantes as ortográficas, morfológicas e sintáticas.

Segundo Faulstich (2001, p. 22), “as variantes são resultantes dos diferentes usos que a comunidade, em sua diversidade social, linguística e geográfica, faz do termo”. A autora divide as variantes terminológicas em duas classes:

1. **Variantes terminológicas linguísticas:** “são aquelas cujo fenômeno propriamente linguístico determina o processo de variação” (FAULSTICH, 2001, p. 23), podendo ser variante *terminológica lexical*, variante *terminológica morfossintática* e variante *terminológica gráfica*.
2. **Variantes terminológicas de registro:** “são aquelas cuja variação decorre do ambiente de ocorrência, no plano horizontal, no plano vertical e no plano temporal

em que se realizam os usos lingüísticos” (FAULSTICH, 2001, p. 23), podendo ser variante *terminológica geográfica*, *variante terminológica de discurso* e *variante terminológica temporal*.

A proposta de Faulstich (1997, 2001, 2002) é essencial para entendermos o conceito de variação terminológica, além de ser um dos estudos pioneiros em variação terminológica no Brasil. Todavia, para fundamentação de nosso trabalho em variação terminológica usaremos uma abordagem baseada nas contribuições de Freixa (2002, 2005, 2006a, 2006b, 2013 e 2014). Segundo Freixa (2014, p. 315), a sua proposta de classificação de variantes é feita sob o ponto de vista da falta de exaustividade, ou seja, a sua proposição mescla em um mesmo nível, diferentes tipos de variação. As variações são divididas em: gráficas, morfosintáticas e redução lexical. A seguir, o quadro detalhado apresentado por Freixa (2014, p. 316-317):

Quadro 1 - Classificação formal da variação denominativa

VARIANTES GRÁFICAS		
1. Termo e forma artificial	a) Termo e símbolo	<i>cobre/ Cu</i>
	b) Termo e fórmula química	<i>amoníaco/ NH₃</i>
	c) Termo e outra forma artificial	<i>ley de residuos industriales de 1983/ ley 6/ 1983</i>
2. Termo e abreviação	d) Termo e sigla	<i>clorofluorocarbono/ CFC</i>
	e) Termo e abreviatura	<i>acero inoxidable/ acer inox.</i>
3. Variante ortográfica		<i>espray/ spray</i>
VARIANTES MORFOSSINTÁTICAS		
1. Mesma estrutura	a) Ausência/ presença de artigo	<i>gestión de residuos/ gestión de los residuos</i>
	b) Variação de número	<i>contaminación del agua/ contaminación de las aguas</i>
	c) Variação de preposição	<i>condiciones del condensador/ condiciones en el condensador</i>
	d) Variação de gênero	<i>máxima absoluta/ máximo absoluto</i>
2. Estrutura diferente	e) [N + A] / [N + SP]	<i>residuos mineros/ residuos de la minería</i>
	f) Monoléxico / poliléxico	<i>producto ecológico/ ecoproducto</i>

	g) Outras variantes de estrutura	<i>materia primera/ primera matéria</i>
REDUÇÃO		
1. Redução da extensão	a) Tipo $[N+X] = [N]$ • $[N+A] = [N]$ • $[N+SP] = [N]$ • $[N_1+N_2] = [N_1]$	<i>aguas residuales/ aguas ciclo de vida / ciclo semiconductor – electrólito/ semiconductor</i>
	b) Tipo $[N+X+Y] = [N+X]$ 1 $[N+SP+A] = [N+SP]$ 2 $[N+A+SP] = [N+A]$ 3 $[N+A_1+A_2] = [N+A_1]$ 4 $[N+SP_1+SP_2] = [N+SP_1]$	<i>ahorro de recursos naturales/ ahorro de recursos recogida selectiva de residuos / recogida selectiva metal pesante tóxico/ metal pesante tiempo de residencia del gas/ tiempo de residencia</i>
	c) Outras reduções da extensão	<i>filtro de control de contaminación / filtro</i>
2. Reduções da base	d) $[N+A] = [A]_N$	<i>planta depuradora/depuradora</i>
	e) $[N_1+N_2] = [N_2]$	<i>gas CFC/ CFC</i>
	f) $[N_1+SP(de+N_2)] = [N_2]$	<i>espuma de poliestireno/ poliestireno</i>
3. Outras reduções		<i>emisión de compuestos químicos tóxicos/ emisión tóxica</i>
VARIANTES LEXICAIS		
1. Unidades monoléticas		<i>contaminación/ polución</i>
2. Unidades poliléticas	a) Variação da base • $[N+SP(\text{prep} + \text{art} + N)]$ • $[N+A]$ • Outras variações da base	<i>bien de consumo/ producto de consumo abono químico/ fertilizante químico destrucción de la capa de ozono/ degradación de la capa de ozono</i>
	b) Variação de extensão • $[N+SP(\text{pre} + \text{art} + N)]$ • $[N+A]$ • outras variações de extensão	<i>depósito de asentamiento/ depósito de decantación agricultura ecológica/ agricultura biológica aguas residuales/ aguas de la alcantarilla</i>

MUITAS VARIANTES COMPLEXAS		
1. Com parentesco formal	a) Monoléxico/ poliléxico	<i>alimento/ producto</i> <i>alimentario</i>
	b) Poliléxico/ poliléxico	<i>lodo digerido/ residuo de</i> <i>digestión</i>
2. Sem parentesco formal	c) Monoléxico/ poliléxico	<i>vertedero/ depósito de</i> <i>resíduos</i>
	d) Poliléxico/ poliléxico	<i>pesticida de síntesi/</i> <i>plaguicida química</i>

Fonte: FREIXA, 2014 (adaptado, tradução nossa)

Dentro do que a autora entende por *variante gráfica*, há três tipos de variação: *termo e forma artificial*; *termo e abreviação*; e *variante ortográfica*. Em seguida, as *variantes morfosintáticas* podem ocorrer com uma mesma estrutura ou com estruturas diferentes. Em *reduções*, elas podem ser *redução da extensão*, *redução da base* ou *outras reduções*. Logo após, em *variantes léxicais*, elas podem ocorrer em unidades *monoléxicas* ou *poliléxicas*. E, por fim, em *muitas variações complexas*, elas acontecem *com parentesco formal* ou *sem parentesco formal*. Como nosso trabalho há muitos casos de variação terminológica, buscamos explorar a teoria mais completa sobre a temática.

Além disso, na perspectiva adotada por Freixa (2014), é essencial entendermos as causas da variação. De acordo com Freixa, Silva e Cabré (2008),

Mesmo se o signo linguístico é arbitrário, as denominações terminológicas são majoritariamente motivadas, e as possibilidades de denominação são múltiplas; é por isso que encontramos diferentes denominações para se referir a um mesmo conceito no plano cognitivo. (FREIXA, SILVA e CABRÉ, 2008, p. 737) (tradução nossa)⁶

Nesse sentido, de acordo com Freixa, Silva e Cabré (2008, p. 737), há muitas possibilidades de denominar um termo e essa escolha tem uma motivação. Sendo assim, Freixa (2005, p. 2) defende a importância de conhecermos as causas da variação para que possamos estabelecer mais satisfatoriamente qual critério usar para a definição de nossas variantes. De acordo com a autora, “para uma boa tradução da variação em terminologia

⁶Même si le signe linguistique est arbitraire, les dénominations terminologiques sont majoritairement motivées, et les possibilités de dénomination sont multiples ; c'est pour cela que l'on retrouve différentes dénominations pour se rapporter à un même concept sur le plan cognitif.

é necessário conhecer as causas da necessidade de variar e os tipos de variações resultantes” (tradução nossa)⁷.

Nesse sentido, a autora divide em 6 tipos de causas que influenciam a variação, são elas: prévias, dialetais⁸, funcionais, discursivas, interlinguísticas e cognitivas, que estão melhor explicadas no quadro a seguir.

Quadro 2 - Resumo das causas da variação denominativa

Tipo	Subtipos
1. Causas prévias	A redundância linguística A arbitrariedade do signo linguístico As possibilidades de variação da língua
2. Causas dialetais	Variação geográfica Variação cronológica Variação social
3. Causas funcionais	Adequação ao nível de língua Adequação ao nível de especialização
4. Causas discursivas	Evitar repetição Economia linguística Criatividade, ênfase e expressividade
5. Causas interlinguísticas	Convivência do termo “local” com o empréstimo Diversidade de propostas alternativas
6. Causas cognitivas	Imprecisão conceitual Distanciamento ideológico Diferenças na conceitualização

Fonte: FREIXA, 2005 (adaptado, tradução nossa)

No quadro 2, Freixa (2005) apresenta as causas e seus subtipos que podem motivar o fenômeno da variação. A autora salienta que uma variante pode ocorrer motivada por diferentes causas, ou seja, as variantes não ocorrem por influência de uma causa isolada, mas sim por vários tipos de combinações possíveis.

De acordo com Freixa (2005), as causas prévias se dão em virtude da possibilidade de a língua sofrer variação a todo e qualquer momento, sem que haja uma motivação para

⁷ Para una buena traducción de la variación en terminología es necesario conocer las causas de la necesidad de variar y los tipos de variación resultantes (FREIXA, 2005, p. 2).

⁸ Freixa (2005), em sua tipologia, indica como causas prováveis das variantes geográficas, as causas dialetais. Apesar da relevância desta questão, não nos aprofundaremos nas causas que motivam a ocorrência dessas variantes. Portanto, nós limitaremos, apenas, a classificá-las como variantes geográficas, sem nos adentrarmos em suas possíveis causas.

isso. Para a autora, essa possibilidade está relacionada ao fato de que o signo é arbitrário, tal como defende Saussure.

Por sua vez, as causas dialetais ocorrem quando há a variação motivada por diferentes localidades em que as unidades são circuladas (variação geográfica), diferentes épocas em que há o uso de uma variante e de outra (variação cronológica) e diferenças sociais entre as pessoas ou os grupos que possam fazer uso dessas variantes (variação social) (FREIXA, 2005). Já as causas funcionais explicam a variação ocorrida devido à necessidade de se adequar ao nível de língua ou ao nível de especialidade de textos (FREIXA, 2005).

Outras causas reconhecidas pela autora são as discursivas e se manifestam em três situações: na tentativa de evitar a repetição, de recorrer à economia linguística e de se valer da criatividade, da ênfase e da expressividade. No primeiro caso, novos termos surgem como variantes de um termo já existente com o intuito de não deixar o texto repetitivo (FREIXA, 2005). O segundo se relaciona à necessidade de tornar a comunicação mais rápida e concisa, o que pode reduzir os termos veiculados (FREIXA, 2005). O terceiro caso diz respeito ao processo de criatividade dos falantes que pode levar à criação de novos termos para denominar um mesmo conceito já previsto pelo domínio em pauta (FREIXA, 2005).

As causas interlinguísticas explicam as variações que ocorrem em consequência do contato de uma língua A com uma língua B. Assim, pela convivência de um termo “local” com um “empréstimo”, podem surgir variantes influenciadas por ele ou outras são criadas com o objetivo de evitar seu uso (FREIXA, 2005).

A sexta e última causa prevista por Freixa (2005) está ligada a razões cognitivas. Nesse sentido, ela explica os casos em que variantes surgem para denominar um mesmo conceito devido a três fatores: à imprecisão conceitual no âmbito de um domínio em particular, às diferenças ideológicas entre especialistas de uma mesma área de especialidade e às diferentes concepções de organização dos conceitos dentro de um mesmo domínio.

Além das causas que influenciam a variação e os seus subtipos, ainda segundo Freixa (2005) quando há variação entre um mesmo autor, ela a nomeia como *autovariación* (tradução nossa)⁹ e quando há variação entre autores diferentes, *heterovariación* (tradução nossa)¹⁰. Além disso, quando há *autovariación* em um mesmo

⁹ *Autovariación* (FREIXA, 2005, p.4)

¹⁰ *Heterovariación* (FREIXA, 2005, p. 4)

texto não é a mesma coisa que *autovariação* em textos diferentes. De acordo com Freixa (2005, p.4),

A hipótese que subjaz em ambos supostos é que as causas não são idênticas entre autovariação (= A, mesmo autor) e heterovariação ($\neq$ A), nem dentro de um mesmo texto (= T) ou textos distintos ($\neq$ T) escritos por um mesmo autor. A relação que estabeleço é a seguinte:

- causas dialetais: $\neq$ A;
- causas funcionais: $= A \neq T$;
- causas discursivas: $= A = T$;
- causas interlinguísticas: $= A$ ou $\neq A$;
- causas cognitivas: $= A$ ou $\neq A$ (dependendo do subtipo da causa cognitiva). (FREIXA, 2005, p. 4) (tradução nossa)¹¹

Nesse sentido, segundo Freixa (2005, p. 4), as causas dialetais ocorrem entre autores diferentes, enquanto as causas funcionais acontecem em um mesmo autor, porém em textos distintos. Em seguida, as causas discursivas se apresentam em um mesmo autor e um mesmo texto, já as causas interlinguísticas sucedem em um mesmo autor ou entre autores diferentes. E, por fim, as causas cognitivas acontecem em um mesmo autor ou entre autores diferentes também, porém dependerá do subtipo da causa cognitiva.

Após verificadas as causas das variações terminológicas, Freixa (2005, p.3) argumenta que essa exploração nos permitirá constatar a pertinência das causas apontadas e, além disso, poderemos estabelecer as limitações das análises das causas da variação denominativa quando se parte de textos já produzidos.

Sendo assim, com as contribuições de Freixa (2005 e 2014) fizemos a classificação das variantes presentes em nosso trabalho e discutimos a problemática referente a esses termos, visando enriquecer nossos estudos em Terminologia e em variação terminológica.

A seguir, passamos para a abordagem teórica que utilizamos em nosso trabalho para fundamentar os termos equivalentes português-francês do domínio do Ciclismo de Estrada e do *Mountain Bike*.

3.1.2.2 – A Terminologia Bilíngue

¹¹ La hipótesis que subyace en ambos supuestos es que las causas no son idénticas entre autovariación (= A, mismo autor) y heterovariación ($\neq$ A), ni dentro de un mismo texto (= T) o textos distintos ($\neq$ T) escritos por un mismo autor. La relación que establezco es la siguiente: - causas dialectales: $\neq$ A; - causas funcionales: $= A \neq T$; - causas discursivas: $= A = T$; - causas interlingüísticas: $= A$ o $\neq A$; - causas cognitivas: $= A$ o $\neq A$ (dependiendo del subtipo de causa cognitiva). (FREIXA, 2005, p. 4)

Até o presente momento, discutimos mais detalhadamente sobre a Terminologia monolíngue. Dentre as suas principais características, temos a identificação dos termos do domínio do ciclismo, mais especificamente do Ciclismo de Estrada e do *Mountain Bike*, através de critérios previamente estabelecidos. De todos os critérios, entendemos que o mais importante na delimitação dos termos é levar em consideração seus traços conceituais. Finda essa etapa, buscamos as variantes presentes no domínio estudado, classificamos e analisamos as mesmas.

Quando entramos nos estudos em Terminologia Bilíngue, campo que nos interessa particularmente em nossa pesquisa, temos em mente que devemos buscar os equivalentes dos termos presentes no domínio. Segundo Aubert (2001, p. 37),

Aqui, como na primeira perspectiva, a pedra de toque é o conceito, o significado específico do termo, no âmbito da linguagem de especialidade em pauta e, com base na maior ou menor intersecção entre os respectivos significados observados nas duas línguas ou variantes em confronto, poder-se-á considerar os termos como equivalentes, parcial ou totalmente, ou meros falsos cognatos. (AUBERT, 2001, p. 37)

Nesse sentido, segundo Aubert (2001, p. 37), nos estudos em Terminologia Bilíngue devemos, primeiramente, entender o conceito que os termos denominam, em ambas as línguas estudadas, dentro de determinado contexto de especialidade, e, a partir de então, estabelecer as equivalências. Os termos estudados podem ser parcialmente ou totalmente equivalentes ou, ainda, apenas falsos cognatos, ou seja, são morfologicamente parecidos, porém não é possível estabelecer um grau de equivalência entre eles. Ainda de acordo com Aubert (2001, p. 38),

Para empreender as buscas propostas acima, impõe-se optar por procedimentos que assegurem aos resultados uma confiabilidade apropriada. Tais procedimentos incluem, especificamente, a seleção das fontes de consulta, a identificação e segmentação dos termos nestas fontes e a delimitação dos contextos de ocorrência dos termos em questão que proporcionem, mediante definições, explicações ou descrições, o levantamento dos principais traços conceituais necessários à configuração do conceito recoberta pelo termo. (AUBERT, 2001, p. 38)

Sendo assim, observamos que o método para o estabelecimento das equivalências é muito complexo, pois, de acordo com Aubert (2001, p. 38), devemos selecionar fontes de consulta confiáveis e identificar os termos nessas fontes. Em seguida, delimitaremos

os contextos de ocorrência dos termos, de maneira que possamos levantar os principais traços conceituais para a delimitação do conceito recoberto pelo termo.

É importante salientar que o trabalho do terminólogo, dentro de um contexto bilíngue, é essencial para auxiliar o tradutor, especialmente para aqueles que se dedicam a traduções técnicas. De acordo com Cabré (1998, p. 47), “a tradução é um processo que tem como objetivo facilitar a comunicação entre falantes de diferentes línguas. A terminologia multilíngue dá suporte para a tradução técnica” (tradução nossa)¹².

Nesse sentido, sabemos que a terminologia dá suporte para a tradução técnica através de glossários bilíngues ou multilíngues, que auxilia o tradutor a fazer as melhores escolhas com relação aos equivalentes de determinado domínio. Ainda segundo Cabré (1998, p. 48),

Para realizar seu trabalho, tradutores dependem dos glossários bilíngues ou multilíngues dos termos que ocorrem em seu texto. Isso não significa, no entanto, que os tradutores organizam essa terminologia sozinhos. Em algumas ocasiões eles têm que agir como terminólogos para encontrar os equivalentes para aqueles termos que não estão listados em glossários ou bancos de dados especializados. Além disso, a restrição do tempo que os tradutores normalmente trabalham pode não permitir que ele trabalhe junto a um terminólogo (CABRÉ, 1998, p. 48) (tradução nossa).¹³

Sendo assim, entendemos que não é trabalho do tradutor organizar a terminologia do seu trabalho e sim de um terminólogo, mas, em algumas situações, o tradutor atua como tal, pois, em muitos casos, não há glossários ou bases de dados sobre o domínio estudado e o tempo não é suficiente para pesquisas aprofundadas sobre o terminologia daquele domínio.

Além disso, Cabré (1998, p. 48) também acrescenta que em um trabalho terminológico é importante adicionar o contexto onde o termo está inserido e também informações sobre o conceito deste termo, a fim de garantir que os tradutores usem a forma precisa para se referir a um conteúdo específico.

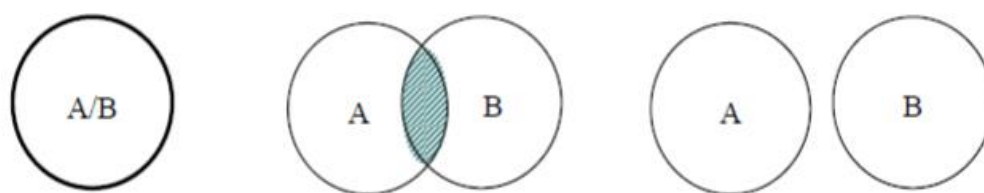
¹² *Translation is a process aimed at facilitating communication between speakers of different languages. Multilingual terminological activity supports technical translation. (CABRÉ, 1998, p. 47)*

¹³ *To do their job translators depend on bilingual or multilingual vocabularies of the terms occurring in the text. This does not mean, however, that translators do not prepare terminology themselves. On occasion they have to act as terminologists to find equivalents for those terms that are not listed in the available vocabularies nor in specialized data banks. Besides, the time constraints within which translators often have to work may not allow them to hand the task over to a terminologist. (CABRÉ, 1998, p. 48)*

De acordo com Cabré (1998, p.48), “a equivalência terminológica é a chave para a terminologia multilíngue” (tradução nossa)¹⁴, pois os autores de dicionários técnicos bilíngues ou multilíngues partem do princípio que as terminologias refletem estruturas objetivas do mundo real e, às vezes, essas estruturas podem ser diferentes entre as línguas, principalmente em campos como ciências sociais e artes, que não são altamente especializados (Cabré, 1998, p. 48).

Em nosso caso partiremos do português em busca dos equivalentes em francês. Vários autores discorrem sobre os graus de equivalência, porém adotaremos aqui os graus de equivalência propostos por Dubuc (1985, p.55). O autor considera três graus de equivalência, a saber: os *equivalentes (totais)*, os *equivalentes parciais* e os *vazios de equivalência*. As figuras abaixo ilustram os graus de equivalência propostos por Dubuc (1985, p.55).

Imagem 5 - Graus de equivalência



Fonte: DUBUC (1985, p.55)

Na primeira imagem, o termo da língua de chegada (LC) recobre totalmente o sentido do termo da língua de partida (LP), portanto os termos são equivalentes totais. Na segunda, os termos A e B possuem apenas alguns traços de significação coincidentes, por isso são equivalentes parciais. Por último, os termos não possuem nenhum traço em comum, então são vazios de equivalência.

Segundo Dubuc (1985, p.55) para que o termo da LC recubra totalmente o sentido de outro termo na LP e ele possa ser considerado equivalente total, devemos levar em consideração três critérios: se o termo da LC – 1) denominar o mesmo conceito do termo na LP de uma área de especialidade específica; 2) ocorrer no mesmo domínio nas duas línguas a serem estudadas, isto é, se apresentarem o mesmo uso; 3) apresentar o mesmo nível de língua da LP. Caso os dois termos atendam pelo menos um critério, serão

¹⁴ Terminological equivalence is the key to multilingual terminology (CABRÉ, 1998, p. 48).

considerados equivalentes parciais e se não atenderem nenhum dos critérios apresentados, serão considerados vazios de equivalência.

Levando em consideração os graus de equivalência propostos por Dubuc (1985), faremos as análises dos casos presentes em nosso corpus de ciclismo, discorrendo sobre a problemática das equivalências entre esses termos presentes em nosso trabalho.

3.2 – A Unidade Terminológica

Como discorremos anteriormente, o *termo* é definido por Barros (2004, p. 40), como “uma unidade lexical com um conteúdo específico dentro de um domínio especializado” e, além disso, é definido pela norma ISO 1087 (1990, p.5) como “qualquer representação de um conceito”. É importante salientar que o que atribui o estatuto de *termo* é o contexto em que ele está inserido.

O termo pode, ainda, ser classificado de acordo com a sua organização morfossintática e léxicosseântica. Em nosso trabalho, consideramos dois tipos: *termo simples*, que é constituído por um único lexema, como exemplo presente em nossos *corpora* temos o termo *pedivela*; e *termo sintagmático*, formado por dois ou mais lexemas, como exemplo, também presente em nossos *corpora*, temos o termo *movimento central*.

Há também os termos que aparecem em sua forma braquigráfica, ou seja, em sua forma abreviada, segundo Barros (2004). As duas formas principais são as *siglas* e os *acrônimos*. Por *sigla*, entendemos as abreviações de unidades linguísticas sintagmáticas que são pronunciadas letra por letra, como é o caso de *MTB* (*Mountain bike*). Os *acrônimos* também são siglas, porém não pronunciadas letra por letra, mas sim como uma palavra. Porém, não há *acrônimos* em nosso trabalho.

Para que possamos identificar um *termo* precisamos realizar uma *análise conceitual* que, segundo Boutin-Quesnel (1985, p. 26), “determina as características de um conceito, de sua compreensão, de sua extensão e das relações que o mesmo mantém com outros conceitos¹⁵”. Nesse sentido, realizamos a análise conceitual para delimitar os conceitos que os termos do domínio do Ciclismo de Estrada e do *Mountain Bike* denominam.

3.2.1 – Critérios para identificação e delimitação dos termos

¹⁵ Citação traduzida por Barros (2004, p.106).

A primeira etapa de nosso trabalho se dá pela constituição de um *corpus textual* dessas duas modalidades esportivas brasileiras e francesas, do qual serão levantados esses termos e os dados sobre eles. *Corpus textual* é aqui entendido como um “conjunto de textos selecionados que serve de base a uma análise terminológica” (PAVEL; NOLET, 2003, p.119). Para a identificação dos termos próprios dessa área, levaremos em consideração a relevância semântica, ou seja, se aquele termo é ou não importante para o campo de estudos, independente da sua frequência no *corpus*. Nesse sentido, Barros (2007) estabeleceu critérios para a identificação e delimitação dos termos sintagmáticos, baseados no grau de lexicalização dos sintagmas, que serão úteis nessa pesquisa. Os principais critérios adotados por Barros (2007, p. 42 a 50) são:

- *Designação de um conceito de área de especialidade*: se a unidade lexical designar um conceito particular da área de especialidade em questão, então esta pode ser um termo.
- *Não-separabilidade dos componentes*: se ao separar os componentes, o significado original dessa unidade for assim modificado, concluímos que não pode haver essa separação.
- *Existência de uma definição*: se já houver em um dicionário especializado uma definição da unidade terminológica, essa provavelmente será um termo.
- *Compatibilidade sistêmica*: conjunto de termos que designam conceitos relativos a elementos de um mesmo campo conceptual. Por campo conceptual podemos entender um “conjunto de conceitos que estão ligados entre si e que podem ser agrupados em torno de um conceito-chave” (ISO 1087, 1990, p.4).
- *Substituição sinonímica*: substituir um sintagma lexical por um termo simples ajuda na identificação dos termos.
- *Maneabilidade*: facilidade de uso do termo em questão em textos especializados.
- *Imprevisibilidade semântica*: neste caso o interpretante pode conhecer o sentido separadamente de cada palavra do sintagma, sem conhecer o sentido particular do termo sintagmático ou composto.

- *Co-ocorrências*: quando há uma repetição da unidade lexical, possivelmente será um termo do domínio.
- *Uso e frequência de uso*: é analisado se há uma estabilidade entre a unidade lexical e o conceito especializado.

Ressaltamos que esses critérios possuem limitações e a utilização de apenas um deles não é suficiente para a identificação dos termos, por isso é necessário combinar critérios e utilizar mais de um, sempre que necessário. Além de usá-los para validação dos termos, os terminólogos consultam especialistas do domínio para ajudar na confirmação do estatuto de termo da terminologia em pauta. Segundo Tagnin (2012, p.170), esse processo pode demorar muito e certamente não será um trabalho prioritário na vida desse especialista, porém ajudará o terminólogo com a constatação desses termos.

Até o presente momento, frisamos a importância de se levar em consideração o contexto no qual o termo está inserido, porém não havíamos explicado o que entendemos por *contexto*. Nesse sentido, compreendemos *contexto* por “parte de um texto ou enunciado, em que está inclusa uma unidade lexical, com a função de contribuir para a determinação do seu significado, [que] fornece informação sobre os traços semânticos de um conceito ou sobre o uso de um termo” (PAVEL; NOLET, 2003, p. 118).

Além disso, usamos os *descritores* para identificar os traços conceituais de um termo dentro de um contexto específico. O número e o tipo de *descritores* determinam a definição do contexto apresentado. Segundo Barros (2004, p. 110), temos os seguintes contextos:

- *Contexto definatório*: o contexto definatório oferece informações precisas acerca do conceito denominado pelo termo estudado;
- *Contexto explicativo*: apresenta dados a respeito da natureza e de certos aspectos do termo, sem defini-lo claramente;
- *Contexto associativo*: veicula descritores suficientes apenas para determinar, por meio de associações, se o termo pertence a um domínio ou a um grupo de termos, que denominem conceitos próximos;
- *Contexto de uso*: informa sobre o funcionamento de um termo em uso;
- *Contexto metalinguístico*: fornece dados de caráter linguístico sobre o termo;
- *Contexto enciclopédico*: veicula dados de natureza extralinguística, referencial e histórica sobre o termo, sem, no entanto, defini-lo.

O contexto ideal varia de acordo com o tipo de pesquisa realizada. Em nosso caso, o contexto mais adequado é o *contexto de uso*, visto que analisamos os termos em seu contexto real de uso.

3.2.2 – Relações conceituais entre termos

Nas pesquisas em Terminologia, organizar os conceitos de um domínio específico em um sistema estruturado se faz uma atividade fundamental, pois conseguimos observar e analisar mais facilmente as relações conceituais estabelecidas entre os termos. Esse sistema é chamado de *sistema de conceitos* (ou *sistema conceitual*) e é definido como “um conjunto estruturado de conceitos construídos com base nas relações estabelecidas entre esses conceitos e no qual cada conceito é determinado por sua posição nesse conjunto¹⁶” (ISO 1087, 1990, p. 4). É importante salientar que o sistema conceitual é determinado pelo *corpus* da pesquisa terminológica e pela visão do terminólogo em relação àquele domínio estudado (Barros, 2004, p. 112).

Para que esse sistema seja formado, os termos são, primeiramente, organizados em campos conceituais, que são aqui entendidos como “conceitos ligados entre si e que podem ser agrupados em torno de um conceito-chave¹⁷” (BOUTIN-QUESNEL, 1985, p. 19).

No que diz respeito as relações interconceitos no interior de um sistema conceitual, fundamentamos a nossa pesquisa nas relações conceituais hierárquicas e não hierárquicas, propostas por Barros (2004). As relações não hierárquicas mais relevantes são as relações *sequenciais* e *pragmáticas* (Barros, 2004, p. 115). Por relações *sequenciais* entendemos “relação de dependência estabelecida entre conceitos que se referem a objetos que apresentam uma contiguidade espacial ou temporal¹⁸” (ISO 1087, 1990, p. 3), e a relação *pragmática* é temática, ou seja, os termos são ligados por temas (Barros, 2004, p. 115).

Há, ainda, as relações hierárquicas que são estabelecidas “entre um conceito superordenado e conceitos subordinados ou vice-versa, formando um ou vários níveis¹⁹”

¹⁶ Citação traduzida por Barros (2004, p.112).

¹⁷ Citação traduzida por Barros (2004, p.112).

¹⁸ Citação traduzida por Barros (2004, p.115).

¹⁹ Citação traduzida por Barros (2004, p.116).

(ISO 1087, 1990, p. 3). De acordo com Barros (2004, p. 116) “a divisão de um conceito pode conduzir à formação de séries verticais dos conceitos e de séries horizontais”, sendo que “nas primeiras, os conceitos são ligados por relações de subordinação e nas segundas, por relações de coordenação” (BARROS, 2004, p. 116). Sendo assim, quando há relações de subordinação, “o termo superordenado é mais genérico e o subordinado é mais específico” (CURTI-CONTESSOTO, 2019, p. 53). E quando há relações de coordenação, “quando um ou mais conceitos se encontram no mesmo nível de abstração e são subordinados a um mesmo conceito superordenado” (CURTI-CONTESSOTO, 2019, p. 53).

Segundo Barros (2004, p. 116), há dois tipos de relações hierárquicas que são fundamentais, que são a *relação partitiva* e a *relação genérica*. Por *relação partitiva* entendemos “relação hierárquica na qual [o conceito] superordenado refere-se a um objeto considerado como um todo e [os conceitos] subordinados a objetos considerados como partes²⁰” (ISO 1087, 1990, p. 3). Neste caso, “os conceitos podem ser *integrantes* ou *partitivos*” (BARROS, 2004, p. 116), sendo que o primeiro é superordenado e o segundo subordinado.

Já por *relação genérica* entendemos “relação hierárquica fundada na identidade parcial da compreensão [dos conceitos] considerados, sendo eles genéricos, específicos ou coordenados²¹” (ISO 1087, 1990, p. 3).

Apresentamos nosso sistema conceitual na seção 4.4.1 deste trabalho e baseamos-nos nessa proposta apresentada para a classificação das relações conceituais mantidas entre os termos presentes em nossa pesquisa.

3.2.3 – Relação entre Cultura e a Terminologia

Sabemos que as línguas estão em constante evolução, visto que estão sempre em uso. Além disso, elas sofrem influência da cultura, história, política, entre tantos outros fatores, de onde estão inseridas. Devido a essa evolução da língua, o léxico também se recria a todo momento. Sendo assim, de acordo com Alves (2006, p. 32), “o léxico da língua portuguesa, como o de toda língua viva, renova-se incessantemente”.

²⁰ Citação traduzida por Barros (2004, p.116).

²¹ Citação traduzida por Barros (2004, p.117).

O mesmo ocorre com as linguagens de especialidade, segundo Curti-Contessoto (2019, p. 54), “o léxico de uma área de especialidade também é dinâmico e se renova em sua interação com a cultura de uma comunidade”. Nesse sentido, as terminologias se desenvolvem e se reinventam com frequência, dando origem ao fenômeno de variação terminológica, já discutido anteriormente.

O termo, sob o ponto de vista da TCT, pode ser analisado em diferentes ângulos, por isso Cabré (1999) defende que devemos ter uma visão poliédrica do termo. Sendo assim, também consideramos a influência dos aspectos socioculturais nas terminologias de diferentes domínios e aqui, mais especificamente, no domínio do Ciclismo de Estrada e do *Mountain Bike*. Segundo Alves (2006, p.32),

O desenvolvimento das ciências e das técnicas, que se processa de maneira crescente, gera, conseqüentemente, um número igualmente crescente de novos termos, necessários para denominar os novos inventos, as novas tecnologias (ALVES, 2006, p. 32)

Nesse sentido, como já mencionamos em nossa Introdução, o ciclismo, de uma maneira geral, vem crescendo no mundo sob influência de ciclistas profissionais e de voltas ciclisticas e, com isso, há uma invenção e/ou reinvenção da terminologia do domínio e, por isso, a importância de nosso estudo. De acordo com Diki-Kidiri (2000),

A cultura de uma dada comunidade se alimenta de toda a experiência humana em termos de produções, saberes e *savoir-faire* de todos os tipos. Cada realidade nova é percebida e reconceitualizada de modo a integrar a cultura (DIKI-KIDIRI, 2000, p. 6)²².

Isto posto, entendemos que os novos termos que regem o domínio do ciclismo vêm para integrar a cultura de cada local, segundo a ideia proposta por Diki-Kidiri (2000). Esses termos podem variar e se recriar por inúmeros motivos e, por isso, a proposta de Freixa (2005) nos auxilia nesse sentido, já que ela discute as causas da variação terminológica, já apresentadas na seção 3.1.2.1 Variação Terminológica. Dessa forma, procuramos entender como os aspectos socioculturais podem influenciar em nossa investigação, sobretudo no campo da variação terminológica, mas também no que tange a Terminologia Bilíngue, segundo os pressupostos de Dubuc (1985).

²² Citação traduzida por Curti-Contessoto (2019, p. 54).

3.3 – A Terminografia e a organização de dicionários terminológicos

Sabemos que a Terminografia é a responsável por oferecer subsídios teóricos e metodológicos para que terminógrafos desenvolvam os dicionários, os glossários, as enciclopédias, etc, das áreas de especialidade. De acordo com Molinari (2016, p. 20) “para que essa atividade [desenvolvimento de dicionários/glossários] seja realizada, é de suma importância ter conhecimento em Terminologia, pois estão interligadas”. Segundo Krieger e Finatto (2004):

No conjunto das particularidades da Terminografia, é preciso salientar que essa área não se restringe a uma visão pragmática de produção de instrumentos de referência especializada, mas é também um estudo sobre os termos, como refere Boulanger. O objetivo aplicado requer que sejam observados e dimensionados os fundamentos teóricos necessários à identificação das terminologias, ao reconhecimento da variedade de suas formas, tanto linguísticas quanto semióticas, bem como os princípios de análise do funcionamento dos termos com vistas a seu registro em instrumentos de referência especializada. (KRIEGER; FINATTO, 2004, p. 50)

Sendo assim, de acordo com as proposições de Krieger e Finatto (2004), para que a Terminografia tenha um caráter aplicado, é necessário usar os conhecimentos teóricos para identificar os termos, reconhecer suas variações e saber como os termos funcionam para que sejam registrados corretamente nos dicionários especializados. Assim, entendemos que o não há como produzir uma obra terminográfica, sem os conhecimentos prévios em Terminologia e em Terminografia.

Para que o nosso dicionário especializado do Ciclismo de Estrada e MTB fosse construído, adotamos a metodologia que segue o modelo que Barros propõe em seu livro *Curso Básico de Terminologia* (2004), no qual a autora apresenta as fases principais do desenvolvimento de uma obra terminográfica.

De acordo com Barros (2004), o primeiro passo a ser dado no desenvolvimento de um glossário ou dicionário é verificar se os termos possuem relações de sentido entre si. Krieger e Finatto (2004, p.129) seguem a mesma linha de raciocínio:

O reconhecimento terminológico é o primeiro passo concreto na produção de uma obra de referência. Para tanto, é importante perceber que as unidades linguísticas estudadas e registradas num acervo mantêm relações tanto sintagmáticas quanto paradigmáticas com outras unidades, e que, de algum modo, essas relações precisam ser preservadas quando se transpõe um termo de um texto-fonte para um outro ambiente de texto como é o dicionário. Por isso, não só “itens” como também relações de sentido e

pertinências devem ser levados em conta no momento do reconhecimento que tem por objetivo a composição de um glossário. Além disso, é fundamental que se pondere se as unidades que se registram como termos são realmente representativas do conhecimento de uma área do saber e se “dizem” algo para o usuário da obra ou para o usuário da base de dados que se organiza. (KRIEGER; FINATTO, 2004, p. 129)

Sendo assim, segundo Krieger e Finatto (2004, p. 129), percebemos que ao organizar os termos em formato de um glossário/dicionário, faz-se necessário analisar se esses termos têm relação de sentido entre eles e também se eles atendem o objetivo proposto, ou seja, se eles são realmente pertinentes ao seus usuários.

A confiabilidade e a organização também são fatores fundamentais no desenvolvimento de um dicionário, de acordo Krieger e Finatto (2004, p. 130). As autoras discorrem sobre a importância da homogeneidade e da sistematicidade na organização da obra terminográfica, pois caso haja falhas, poderá dificultar ou atrapalhar a comunicação dos falantes do domínio, em muitas situações, até em nível internacional.

Segundo Barros (2004), antes de se iniciar uma obra terminográfica, é de suma importância levar em consideração fatores como: tempo necessário para a realização da obra, disponibilidade de computadores e ferramentas que vão auxiliar a construção da mesma. Em seguida, é preciso determinar as características tipológicas da obra que se deseja realizar e a metodologia a ser seguida, além de estabelecer o objetivo e público-alvo da obra. No caso de nosso dicionário, este se destina, sobretudo, aos profissionais em envolvem o ciclismo (educadores físicos, fisioterapeutas, *bike fitters*, mecânicos, comerciantes, entre outros), tradutores português-francês, atletas e aspirantes.

Ainda de acordo com a autora, uma outra etapa importante é adquirir o conhecimento da área, ou seja, o terminólogo deve estudar e entender a área de especialidade na qual está trabalhando. Para tanto, é importante que o profissional tenha uma boa formação em Terminologia e que domine os conhecimentos no processo de elaboração básicos e o funcionamento da área de especialidade em que desenvolve seu estudo.

Outro fator que deve ser levado em consideração no processo de elaboração de uma obra terminográfica, segundo Barros (2004, p. 193), é o modelo teórico a ser adotado. No caso de nossa pesquisa, o modelo teórico é o da TCT, visto que realizamos um estudo descritivo.

Além disso, os limites da pesquisa também é um fator relevante levantado por Barros (2004, p. 194), pois, no caso dos dicionários especializados, é importante delimitar

o domínio a ser estudado. Seguidamente, Barros (2004, p. 194) discorre sobre a delimitação da nomenclatura, pois o terminólogo deve decidir que tipo de unidade linguística ele irá trabalhar, se serão substantivos, advérbios, verbos, fraseologismos, entre outros. Em nosso dicionário levantamos apenas os substantivos do domínio do Ciclismo de Estrada e MTB.

Por fim, Barros (2004, p. 195) propõe que, para determinarmos os termos que comporão a lista de entradas de nosso dicionário, podendo ser usados dois critérios, os quantitativos (frequência de uso dos termos) ou qualitativos (baseado na pertinência do termo a determinada área de especialidade). Neste trabalho, adotamos o critério qualitativo, ou seja, se os termos são relevantes, efetivamente, para nossa pesquisa.

Após definirmos todos esses critérios, podemos iniciar a organização interna da obra. Nesse sentido, devemos pensar na elaboração dos modelos de *macroestrutura*, de *microestrutura* e de *sistema de remissivas*.

A *macroestrutura* entendemos, no âmbito deste trabalho, como a ordem em que se encontram os verbetes, isto é, as entradas podem estar em ordem alfabética ou sistemática. No caso de nosso dicionário adotamos a ordem alfabética, pois essa respeita os hábitos de leitura dos usuários.

Já por *microestrutura* entendemos como “organização dos dados terminológicos no verbete de um dicionário” (ISO 1087, 1990, p.10)²³ e para que isso seja feito, segundo Barros (2004, p. 156) devemos levar em consideração três aspectos importantes: o número de informações que o enunciado da obra transmite; a constância do programa de informações em todos os verbetes de uma mesma obra; e a sequência dessas informações. É possível que essas informações variem de uma obra para a outra, mas em uma mesma obra é importante haver um padrão.

A última parte estrutural de um dicionário é o *sistema de remissivas*. A função deste é assim explicada por Barros:

O sistema de remissivas (rede de remissivas, referências cruzadas) procura resgatar as relações semântico-conceituais existentes entre as unidades lexicais ou terminológicas que compõem a nomenclatura de uma obra lexicográfica ou terminográfica. Sua função é corrigir o isolamento das mensagens, ligando variantes, criando campos semânticos. (BARROS, 2004, p. 174)

Pode haver sistema de remissivas tanto na macroestrutura, quanto na microestrutura. Na macroestrutura, quando as entradas não são definidas, elas remetem a outro verbete e nele se encontrará a informação completa. Na microestrutura, Barros (2004, p. 176) explica que “a remissiva pode assumir formas diversas, como V. (ver), q.v. (queira ver), cf. (confronte, compare), asterisco, negrito, número de serie, símbolo de classificação, índice e outros”. A remissiva q.v., por exemplo, normalmente aconselha o leitor a procurar outro verbete para complementar as informações. Já V. geralmente é usado para orientar o leitor a procurar outro verbete para encontrar a informação que deseja. Novamente entendemos a importância de haver um padrão dentro de uma mesma obra terminográfica para que todos esses critérios funcionem de forma eficaz.

Ademais, nosso dicionário aqui proposto será realizado no percurso semasiológico, ou seja, depois de compilar nosso *corpus*, identificamos os termos nele presentes. A partir dos termos levantados, fomos ao encontro de suas definições. Segundo Babini (2006),

Conforme nos posicionamos do ponto de vista do *enunciador* (emissor) ou do *interpretante* (receptor), temos, respectivamente, o *percurso onomasiológico*, que vai da intenção de dizer ao enunciado, e o *percurso semasiológico*, que vai do enunciado à sua interpretação

²³ Organisation des données terminologiques dans un article d'un dictionnaire. (ISO, 1087, p.10)

(...). O *percurso semasiológico* é o do interpretante e acontece no sentido contrário ao do enunciador. Parte do discurso realizado (texto oral ou escrito) para chegar à compreensão. (BABINI, 2006, p. 39)

Dessa maneira, o percurso onomasiológico é aquele que primeiro identificamos os conceitos e a partir dos conceitos encontramos os termos. O percurso semasiológico faz o sentido contrário, primeiro identificamos os termos e, então, encontramos o que o conceito desse termo denomina, percurso, este, que adotamos em nosso trabalho.

3.3.1 – A definição : princípios para a redação da definição terminológica

Segundo Teles (2015), a definição terminológica deve apresentar *traços semânticos diferenciais* (TELES, 2015, p.38), visto que dessa maneira se faz possível determinar a compreensão de um conceito, ou seja, delimitá-lo e diferenciá-lo de outros conceitos.

Além disso, Teles (2015) destaca a importância da *precisão* que a definição terminológica carrega. Nesse sentido, para cada tipo de termos de uma determinada área de especialidade, um modelo de definição reúne os traços mais importantes, evitando, assim, a exclusão das informações mais relevantes.

Sobre a elaboração das definições, a autora discorre sobre a relevância de se definir o público-alvo e os objetivos da obra terminográfica, visto que nem sempre o dicionário será elaborado para outro especialista, como, em geral, se acredita. Em nosso caso, nosso dicionário foi desenvolvido para especialistas da área, mas também para atletas, estudantes e tradutores. Nesse sentido, esse público se enquadra como leigos, pois são pessoas que estão iniciando na área, por isso tivemos um cuidado especial na escolha das informações mais importantes, de acordo com esse público-alvo, para as definições. De acordo com Teles (2015), quando optamos por redigir as definições, devemos nos atentar a um conjunto de princípios formais, semânticos e pragmáticos que devem ser adotados.

Para a autora, para que haja uma definição terminológica que satisfassa as necessidades dos leitores, é preciso seguir determinadas convenções. De acordo com a norma ISO 704, uma definição terminológica:

- deve incluir os traços semânticos essenciais do conceito;
- deve conter os traços semânticos distintivos de um conceito para a sua

- identificação dentro de um sistema de conceitos em particular;
- deve refletir os traços semânticos do conceito e as relações sistêmicas entre conceitos;
- deve ser concisa e incluir apenas os traços semânticos essenciais do conceito;
- deve ser completa, correspondendo à extensão do conceito a definir;
- deve evitar a circularidade;
- deve evitar a tautologia;
- não deve ser escrita na negativa (COUTO, 2003, p. 20).

Há muitos autores que discorrem sobre essa temática, Cabré (1999a) divide em princípios gerais e princípios específicos que, juntos, formam as regras para elaboração de definição de uma obra terminológica. Como princípios gerais, Cabré (1999a) aponta a importância de :

- descrever o conceito;
- permitir a diferenciação do conceito definido de conceitos semelhantes no mesmo ou em diferentes áreas de especialidade;
- reunir as dimensões pertinentes a cada área de especialidade;
- ser localizada na perspectiva do campo conceptual ao qual um conceito pertence;
- adequar aos objetivos do projeto no qual são apresentadas (CABRÉ, 1999a, p. 106)²⁴.

Já como princípios específicos, Cabré (1999a) discute que :

- devem ser compatíveis com o tipo de definições usadas em uma área de especialidade e, sendo assim, começar com a estrutura pré-existente dessa área;
- devem reunir todos os traços semânticos essenciais de cada conceito, de acordo com a estrutura estabelecida da área;
- devem refletir as relações sistemáticas que um conceito estabelece com outros conceitos da mesma área;
- devem incluir todos os traços semânticos que sejam importantes para uma descrição completa do conceito, mesmo que não sejam essenciais (CABRÉ, 1999a, p. 106)²⁵.

Nesse sentido, observamos a complexidade por trás da elaboração das definições de uma obra terminográfica. Cabré (1999a) ainda destaca que a definição deve incluir palavras conhecidas e se houver alguma palavra mais específica, é importante que ela seja especificada na mesma definição. Além disso, faz-se necessário evitar as definições circulares (ex : *denso* – qualidade ou condição de ser denso) ou, ainda, definições

²⁴ Citação traduzida por Teles (2015, p. 46).

²⁵ Citação traduzida por Teles (2015, p. 46).

formuladas de forma negativa (ex : *verdadeiro* – que não é falso). Cabré (1999a) discute também a necessidade de se evitar as paráfrases que possuem informações dispensáveis (ex : *tricolor* – que tem três cores), assim como as fórmulas metalinguísticas, com definições que indicam a categoria gramatical do termo (ex : *circular* – verbo que designa a ação de mover ou percorrer).

Pavel e Nolet (2003) também discutem sobre o assunto. De acordo com os autores, é importante haver :

- previsibilidade: a definição insere o conceito em uma árvore conceitual;
- simplicidade: a definição é concisa e clara, e é constituída por apenas uma frase;
- enunciado afirmativo: a frase diz o que é o conceito, não o que não é;
- não circularidade: a definição não remete a outra definição que, por sua vez, remete de novo à primeira;
- ausência de tautologia: a definição não é uma paráfrase do termo, mas uma descrição dos traços semânticos do conceito (PAVEL; NOLET, 2002, p. 26).

Como observamos, a Norma Iso 704, Cabré (1999a) e Pavel e Nolet (2003) defendem pontos de vista muito semelhantes no que concerne a redação das definições presentes em obras terminológicas. Porém, é importante salientar que na prática é mais difícil adotar todas as regras supracitadas. De acordo com Alves (1996),

entre a teoria exposta nas normas terminológicas e o trabalho prático, algumas adequações tornam-se necessárias, em função de uma comunicação mais eficaz e do caráter específico de cada língua de especialidade (ALVES, 1996, p. 125).

Em nosso caso, apesar do domínio ser extremamente técnico, encontramos algumas dificuldades, como por exemplo redigir as definições em apenas uma frase. Nesse sentido, tentamos, na medida do possível, seguir os critérios mencionados anteriormente para redigir as definições de nosso dicionário.

A seguir, entraremos no capítulo de metodologia, que descreve as etapas de nossa pesquisa e os processos adotados em cada fase de nosso trabalho.

4.METODOLOGIA

Nesta seção, apresentamos as etapas concernentes ao desenvolvimento de nosso trabalho.

4.1 Estudo das principais características que envolvem o Ciclismo e a formação dos *corpora*

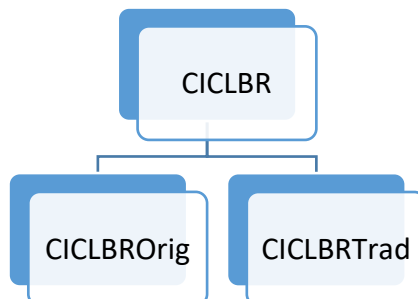
A primeira etapa de nossa metodologia consiste em compreender as principais características que envolvem o mundo do ciclismo, mais especificamente do Ciclismo de Estrada e do *Mountain Bike*. Para tanto, buscamos uma bibliografia especializada no domínio, que é constituída por sites especializados tanto em português, quanto em francês. Essa bibliografia compõe os *corpora* BIBLCorpusBR e BIBLCorpusFR, respectivamente, que consideramos como *corpora* de apoio.

Em seguida, passamos para o aprofundamento de nosso conhecimento mais técnico das peças das bicicletas e equipamentos que compõem as mesmas. Isso foi feito através do estudo dos manuais, em português e em francês, das fabricantes das bicicletas de estrada e de *mountain bike*. Primeiramente, encontramos o site Bike Pedal (2018) que traz uma lista completa de todas as fabricantes de bicicletas de estrada e *mountain bike*. Com essa lista em mãos, fomos checando site por site de cada fabricante, afim de levantar os manuais dessas bicicletas. Em alguns casos, os manuais não estavam disponíveis no site, mas entramos em contato via *e-mail* e as fabricantes nos enviavam os mesmos. Dessa maneira, conseguimos levantar os manuais que constituem nossos *corpora*. Eles compõem os *corpora* CICLBR, CICLFR, MTBBR e MTBFR. A seguir, trazemos mais detalhes de cada um deles.

- 1) CICLBR – este *corpus* é composto por um total de 26 manuais das bicicletas de estrada em português. Ele é subdividido em outros 2 *subcorpora* que são: a) o CICLBROrig, composto por 12 manuais das bicicletas de estrada originalmente escritos em português do Brasil, ou seja, são manuais provindos de fabricantes de bicicletas brasileiras; e b) o CICLBRTRad que é formado por 14 manuais traduzidos para o português, isto é, de fabricantes de bicicletas estrangeiras, que traduzem seus manuais para o português. Esses manuais que compõem o CICLBRTRad ora são traduzidos para o português do Brasil (PB) e ora são traduzidos para o português de Portugal (PP). Logo abaixo, adicionamos o gráfico

1 a título de ilustração, mostrando que o CICLBROrig e o CICLBRTRad fazem parte do CICLBR.

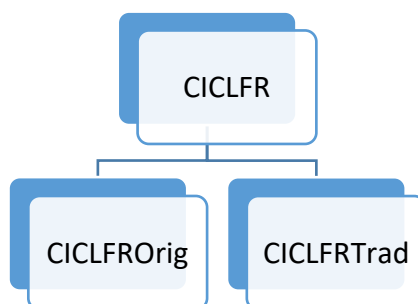
Gráfico 1 – apresentação do *corpus* CICLBR



Fonte: elaborado pela autora

- 2) CICLFR – este *corpus* é formado por um total de 60 manuais das bicicletas de estrada em francês. Assim como o CICLBR, ele também é subdividido em 2 *subcorpora*, que são: a) o CICLFROrig, constituído por 34 manuais da bicicleta de estrada originalmente escritos em francês da França (FF), ou seja, manuais de fabricantes de bicicletas francesas; e b) o CICLFRTrad, estruturado com 26 manuais traduzidos para o francês, isto é, de fabricantes de bicicletas de outros países, que não a França. A seguir, temos o gráfico 2 a título de ilustração, apresentando os *corpora* que compõem o CICLFR.

Gráfico 2 – apresentação do *corpus* CICLFR

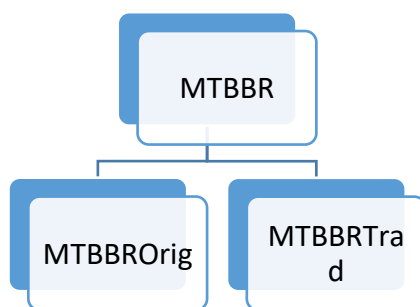


Fonte: elaborado pela autora

- 3) MTBBR – este *corpus* é constituído por um total de 56 manuais das bicicletas de MTB em português. Bem como os anteriores, ele também é subdividido em 2 *subcorpora*: a) o primeiro deles é o MTBBROrig, formado por 39 manuais originalmente escritos em português do Brasil, isto é, manuais provindos de

fabricantes de bicicletas brasileiras; e b) o MTBBRTrad, desenvolvido com 17 manuais dessas bicicletas traduzidos para o português, ou seja, de fabricantes estrangeiras. Esses manuais traduzidos também são ora traduzidos para o PB, ora para o PP. Logo após, adicionamos o gráfico 3, a título de ilustração, mostrando que o MTBBROrig e o MTBBRTrad compõem o MTBBR.

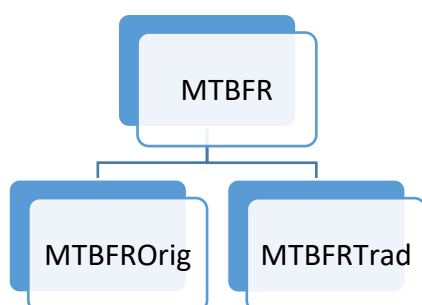
Gráfico 3 – apresentação do *corpus* MTBBR



Fonte: elaborado pela autora

- 4) MTBFR – este *corpus* é formado por 24 manuais das bicicletas de MTB em francês. Ele é subdividido em 2 *subcorpora*, sendo eles: a) MTBFROrig, composto por apenas 4 manuais originalmente escritos em francês da França, isto é, de fabricantes de bicicletas francesas; e b) o MTBFRTrad, estruturado com 20 manuais das bicicletas de MTB traduzidos para o francês, ou seja, de fabricantes de outros países, que não seja a França. Logo abaixo, adicionamos o gráfico 4 que mostra os *corpora* que compõem o MTBFR.

Gráfico 4 – apresentação do *corpus* MTBFR



Fonte: elaborado pela autora

- 5) BIBLCorpusBR – este *corpus* de apoio é formado por artigos científicos, glossários e sites especializados em português sobre o Ciclismo de Estrada e MTB. A seguir, adicionamos as principais referências que utilizamos em nosso trabalho.

ALCORTA, A. *Geometria e medidas do quadro da bicicleta*. 2003. Disponível em: <http://www.escoladebicicleta.com.br/geometria.html>. Acesso em: 07 dez 2021.

AMO BICICLETA. *O que é coroa de bicicleta ?* [2022a]. Disponível em : <https://www.amobicicleta.com.br/que-e-coroa-bicicleta/>. Acesso em : 16 mar 2022.

AMO BICICLETA. *O que é a catraca da bicicleta ? Como tirar ?* [2022b]. Disponível em : <https://www.amobicicleta.com.br/que-e-catraca-bicicleta-como-tirar/>. Acesso em : 17 mar 2022.

BIKE PLUS. *Como escolher bicicletas de Mountain Bike – MTB*. Disponível em: <https://www.bikeplus.com.br/bikes/guia-da-bike/mountain-bike#bicicletas-mountain-bike>. Acesso em: 14 out 2019.

BIKE PLUS. *Como escolher a bike speed certa para você!* – Disponível em: <https://www.bikeplus.com.br/bikes/guia-da-bike/bike-speed#bicicleta-speed>. Acesso em: 12 fev 2021.

BRCICLISMO. *Saiba o que é pedivela e qual o melhor para a sua bike*. [Brasília], 2020. Disponível em: <https://brciclismo.com.br/o-que-e-pedivela-qual-a-melhor/>. Acesso em: 06 mar 2021.

BRCICLISMO. *Sapatilha de ciclismo – quais são os benefícios?* [Brasília], 2018. Disponível em: <https://brciclismo.com.br/sapatilha-de-ciclismo-beneficios/>. Acesso em: 09 mar 2021.

CICLOBR. *Dicionário do ciclista*. Disponível em: <http://ciclobr.org.br/dicionario-do-ciclista/pagina/624>. Acesso em: 03 out. 2020.

GURU PEDAL POWER. *Entendendo e ajustando sua suspensão*. São Paulo, 2018. Disponível em: <http://guru.pedalpower.com.br/news/entendendo-e-ajustando-sua-suspensao/>. Acesso em: 13 abr 2021.

MOUNTAIN BIKE BRASIL. *O que é Mountain Bike? Guia completo e definitivo*. [Brasília], 2019. Disponível em: <https://mountainbikebrasil.com.br/o-que-e-mountain-bike-guia-completo-e-definitivo/>. Acesso em: 12 fev 2021.

MUNDOTRI. *Como realizar ajustes rápidos para otimizar o câmbio traseiro eletrônico e mecânico da bicicleta*. [Brasília], 2016. Disponível em: <https://www.mundotri.com.br/2016/02/como-realizar-ajustes-rapidos-para-otimizar-o-cambio-traseiro-eletronico-e-mecanico-da-bicicleta/>. Acesso em 25 nov 2021.

MXBIKES. *Mountain bike hardtail e full suspension – Qual a diferença?* São José dos Pinhais, 2020a. Disponível em: <https://mxbikes.com.br/blog/mountain-bike-hardtail-e-full-suspension-qual-diferenca>. Acesso em: 12 abr 2021.

MXBIKES. *Qual a diferença entre os freios de bicicleta?* São José dos Pinhais, 2020b. Disponível em: <https://www.mxbikes.com.br/blog/qual-diferenca-entre-freios-de-bicicleta>. Acesso em: 30 nov 2021.

MXBIKES. *Pastilhas de freio*. São José dos Pinhais, 2021a. Disponível em: <https://www.mxbikes.com.br/pecas-para-bike/pastilhas-freio-bike>. Acesso em: 02 dez 2021.

MXBIKES. *Suporte para caramanhola é aqui na MX Bikes*. São José dos Pinhais, 2021b. Disponível em: <https://www.mxbikes.com.br/suportes/suportes-garrafa>. Acesso em: 09 mar 2021.

MXBIKES. *Pneus Tubeless: Dicas para quem usa ou quer usar*. São José dos Pinhais, 2018. Disponível em: <https://mxbikes.com.br/blog/dicas-para-quem-usa-ou-quer-usar-pneus-tubeless>. Acesso em: 29 nov 2021.

NUCLEO BIKE. *Conhecendo as peças de uma bicicleta*. 2015. Disponível em: <http://www.nucleobike.com.br/dicas/conhecendo-as-pecas-de-uma-bicicleta/>. Acesso em: 03 out. 2020.

NUCLEO BIKE. *Capacete de ciclismo: finalidade, modelos e como escolher*. 2021. Disponível em: <https://www.nucleobike.com.br/dicas/capacete-de-ciclismo/>. Acesso em: 08 mar 2021.

PEDAL. *Câmbio eletrônico é frescura?* [Brasília], 2014. Disponível em: https://www.pedal.com.br/cambio-eletronico-e-frescura_texto8423.html. Acesso em: 24 nov 2021.

PEDAL. *Entendendo bike fit*. Disponível em: https://www.pedal.com.br/entendendo-bike-fit_texto10279.html%3E.. Acesso em: 24 mai. 2019.

PEDAL. *Entendendo a transmissão da bicicleta*. [Brasília], 2008a. Disponível em: https://www.pedal.com.br/entendendo-a-transmissao_texto2315.html. Acesso em: 25 fev 2021.

PEDAL. *Entendendo rodas*. [Brasília], 2008b. Disponível em: https://www.pedal.com.br/entendendo-rodas_texto2309.html. Acesso em: 23 mar 2021.

PEDAL. *Entendendo freios*. [Brasília], 2008c. Disponível em: https://www.pedal.com.br/entendendo-freios_texto2317.html. Acesso em: 13 abr 2021.

SOU ESPORTISTA. *O rolo de treino: tudo o que você precisa saber*. Embu das Artes, 2018. Disponível em: <https://souesportista.decathlon.com.br/tudo-sobre-o-rolo-de-treino/>. Acesso em: 07 mar 2021.

TSWBIKE. *Saiba qual a melhor pedivela para seu giro*. [Brasília], 2020. Disponível em: <https://tswbike.com/blog/saiba-qual-a-melhor-pedivela-pro-seu-giro-tsw/>. Acesso em: 06 mar 2021.

- 6) BIBLCorpusFR – o mesmo foi feito em francês, isto é, esse *corpus* de apoio é composto de artigos científicos, glossários e sites especializados em francês sobre o Ciclismo de Estrada e MTB. Logo abaixo, adicionamos algumas das referências em francês que mais utilizamos em nosso trabalho. Elas também constam nas Referências Bibliográficas.

LECYCLO. *Le cyclo, respirez vous pédalez*. Disponível em: <https://www.lecyclo.com/outils/dictionnaire-du-velo.html>. Acesso em: 15 out 2019.

LETOUR. *L'histoire du Tour de France*. Disponível em: <http://www.letour.fr/fr/histoire>. Acesso em: 19 mar 2018.

PARIS-NICE. *Histoire de Paris-Nice*. Disponível em: <https://www.paris-nice.fr/fr/histoire>. Acesso em: 19 mar 2018.

RFI. *Cyclisme: les tops et les flops du Tour de France 2017*. 2017. Disponível em: <http://www.rfi.fr/sports/20170724-cyclisme-tops-flops-tour-france-2017>. Acesso em: 29 out 2019.

UCI. *Union Cycliste Internationale*. Disponível em: <https://www.uci.org/>. Acesso em: 14 out 2019.

Temos, então, um total de 26 manuais para o CICLBR e 60 manuais para o CICLFR. Isso acontece devido ao fato de haver muito mais fabricantes das bicicletas de estrada estrangeiras, sobretudo francesas, do que brasileiras e que, além disso, traduzem mais seus manuais para o francês, do que para o português. Esse fato nos mostra que o Ciclismo de Estrada é mais forte na França do que aqui. O contrário acontece com os manuais das *mountain bikes*, pois temos 56 manuais no MTBBR e 24 manuais no MTBFR, mostrando que o *mountain bike* é um esporte altamente praticado no Brasil e não tanto assim na França, onde o Ciclismo de Estrada é mais forte, devido a influência do *Tour de France*, como mencionamos em nossa Introdução.

4.2. Levantamento dos candidatos a termo

Após constituirmos o *corpus* de nossa pesquisa, a próxima etapa foi dar um tratamento computacional a ele, para que nos auxiliasse a levantar os termos mais relevantes de nosso domínio. Para tanto, usamos o site *TermoStat Web 3.0*.

Em um primeiro momento, transformamos todos os manuais, que já estavam em formato *pdf*, para o formato *txt*, que é a forma aceita pelo programa *TermoStat Web 3.0*. Em seguida, adicionamos todos os *corpora* no programa separadamente, de maneira que ele gerasse 8 listas de termos, sendo elas: 1-CICLBROrig, 2-CICLBRTtrad, 3-CICLFROrig, 4-CICLFRTrad, 5-MTBBROrig, 6-MTBBRTtrad, 7-MTBFROrig e 8-MTBFRTrad.

Feito isso, usamos a ferramenta *Concordance* que nos auxiliou a chegar em uma lista de concordâncias tanto no português, quanto no francês. Através dela, é possível ver

o item lexical em forma de núcleo, ou seja, ele está localizado ao centro da página e ao redor dele há o co-texto, à sua esquerda e à sua direita. Assim, o co-texto pode nos ajudar a levantar os possíveis termos.

Imagem 6 – Concordância do termo *guidão*

Coloqueo	guidão	no ângulo desejado, verificandoa centralização do suporte
ângulo desejado, verificandoa centralização do suporte de	guidão	.
ajustaro ângulo de inclinação do suporte de	guidão	Solteo parafuso de ajuste do ângulo do
de ajuste do ângulo do suporte de	guidão	atéque possa rodar .
Posicioneo suporte de	guidão	no ângulo desejado .
como alterara altura do	guidão	comum suporte de guidão tradicional Parafuso de
alterara altura do guidão comum suporte de	guidão	tradicional Parafuso de aperto do suporte do
tradicional Parafuso de aperto do suporte do	guidão	Parafuso de aperto do guidão Cone Marca
suporte do guidão Parafuso de aperto do	guidão	Cone Marca de inserção mínima Se forem
plástico para desbloquearo cone do suporte de	guidão	.
Ajusteo suporte de	guidão	paraa altura desejada .
Volte a apertaro parafuso verificandoo	guidão	está perpendicular à roda dianteira .
Verifiqueo parafuso do	guidão	está suficientemente bem apertado efetuandouma pressão lateral
aheada possibilidades de regulagem da altura do	guidão	são praticamente nulas, peloque pedimosque consulteo lojista
da suspensão, do suporte de guidãoe do	guidão	da bicicleta .
a manete não deve encostar no	guidão	.
distância da manete de freio até ao	guidão	Localizeo parafuso de ajuste entrea maneteo guidão
guidão Localizeo parafuso de ajuste entrea maneteo	guidão	.

Fonte : elaborado pela autora, retirado do TermoStat Web 3.0

Após usarmos a ferramenta *Concordance*, seguimos com os seguintes critérios para levantar os candidatos a termo: 1) a relevância semântica, ou seja, a importância (ou não) desse termo para o domínio estudado, independente do número de ocorrências nos *corpora*; 2) o grau de lexicalização dos sintagmas lexicais, que está mais detalhado na seção de Fundamentação Teórica de nosso trabalho, com base em Barros (2004); 3) a existência de definições desses possíveis termos em sites especializados do domínio.

A seguir, adicionamos a lista prévia dos candidatos a termo do domínio do Ciclismo de Estrada.

Quadro 3 - Candidatos a termo do CICLBR

CICLBROrig	CICLBRTRad
1) <i>abraçadeira</i>	1) <i>abraçadeira</i>
2) <i>alavanca</i>	2) <i>abraçadeira de espigão de selim</i>
3) <i>alavanca de blocagem</i>	3) <i>abraçadeira de selim</i>
4) <i>alavanca de aperto</i>	4) <i>aheadset</i>
5) <i>alavanca de aperto rápido</i>	5) <i>alavanca de aperto</i>
6) <i>alavanca de blocagem</i>	6) <i>alavanca de aperto rápido</i>
7) <i>alavanca de câmbio</i>	7) <i>alavanca de blocagem rápido</i>
8) <i>alavanca de freio</i>	8) <i>alavanca de câmbio</i>
9) <i>alavanca de marcha</i>	9) <i>alavanca de controle duplo</i>

10) aro	10) <i>alavanca de fecho rápido</i>
11) <i>bicicleta de estrada</i>	11) <i>alavanca de marcha</i>
12) <i>blocagem</i>	12) <i>alavanca de travão</i>
13) <i>braçadeira</i>	13) aro
14) <i>braçadeira de canote</i>	14) <i>avanço mesa</i>
15) <i>braçadeira canote</i>	15) <i>avanço de guiador</i>
16) <i>braçadeira de selim</i>	16) <i>avanço de guidão</i>
17) <i>caixa de direção</i>	17) <i>bicicleta de estrada</i>
18) <i>câmara de ar</i>	18) <i>blocagem</i>
19) <i>câmbio</i>	19) <i>blocagem rápida</i>
20) <i>câmbio dianteiro</i>	20) <i>cadência</i>
21) <i>câmbio elétrico</i>	21) <i>cadência de pedalada</i>
22) <i>câmbio mecânico</i>	22) <i>caixa de direção</i>
23) <i>câmbio traseiro</i>	23) <i>câmara de ar</i>
24) <i>canote</i>	24) <i>câmara-de-ar</i>
25) <i>canote de selim</i>	25) <i>câmbio</i>
26) <i>capacete</i>	26) <i>câmbio dianteiro</i>
27) <i>caramanhola</i>	27) <i>câmbio traseiro</i>
28) <i>cassete</i>	28) <i>canote</i>
29) <i>catraca</i>	29) <i>canote de selim</i>
30) <i>chainstay</i>	30) <i>capacete</i>
31) <i>conjunto de transmissão</i>	31) <i>cassete</i>
32) <i>corrente</i>	32) <i>chainstay</i>
33) <i>coroa</i>	33) <i>coroa</i>
34) <i>coroa frontal</i>	34) <i>coroa dentada</i>
35) <i>coroa grande</i>	35) <i>coroa menor</i>
36) <i>coroa pequena</i>	36) <i>corrente</i>
37) <i>coroa superior</i>	37) <i>cubo</i>
38) <i>cubo</i>	38) <i>cubo de roda</i>
39) <i>cubo de roda livre</i>	39) <i>cubo de roda dianteira</i>
40) <i>direção ahead</i>	40) <i>cubo de roda traseira</i>
41) <i>disco de freio</i>	41) <i>desviador</i>
42) <i>fibra de carbono</i>	42) <i>desviador dianteiro</i>
43) <i>fita de guidão</i>	43) <i>desviador traseiro</i>
44) <i>freio</i>	44) <i>direção aheadset</i>
45) <i>freio a disco</i>	45) <i>disco de travão</i>
46) <i>freio cantilever</i>	46) <i>espigão de selim</i>
47) <i>freio de disco</i>	47) <i>fecho de aperto rápido</i>
48) <i>freio ferradura</i>	48) <i>fibra de carbono</i>
49) <i>freio tipo ferradura</i>	49) <i>fita de guidão</i>
50) <i>freio traseiro</i>	50) <i>freio</i>
51) <i>freio v-brake</i>	51) <i>freio a disco</i>
52) <i>gancheira</i>	52) <i>freio cantilever</i>
53) <i>gancheira de câmbio</i>	53) <i>freio dianteiro</i>

54) <i>gancheira do câmbio</i>	54) <i>forqueta</i>
55) <i>garfo</i>	55) <i>garfo</i>
56) <i>guidão</i>	56) <i>guiador</i>
57) <i>headset</i>	57) <i>guidão</i>
58) <i>headtube</i>	58) <i>guiador aerodinâmico</i>
59) <i>manete</i>	59) <i>headset</i>
60) <i>manete de freio</i>	60) <i>headtube</i>
61) <i>manete de marcha</i>	61) <i>manete</i>
62) <i>manivela</i>	62) <i>manete de freio</i>
63) <i>mesa</i>	63) <i>manete de mudança</i>
64) <i>movimento central</i>	64) <i>manete de travão</i>
65) <i>passador de marcha</i>	65) <i>manípulo</i>
66) <i>pastilha</i>	66) <i>manípulo de mudança</i>
67) <i>pastilha de freio</i>	67) <i>manípulo de travão</i>
68) <i>pedal</i>	68) <i>movimento central</i>
69) <i>pedivela</i>	69) <i>passador</i>
70) <i>pinça</i>	70) <i>passador de marcha</i>
71) <i>pinça de freio</i>	71) <i>pastilha</i>
72) <i>pinhão</i>	72) <i>pastilha de freio</i>
73) <i>pneu</i>	73) <i>pastilha de travão</i>
74) <i>prato</i>	74) <i>pedal</i>
75) <i>quadro</i>	75) <i>pedivela</i>
76) <i>raio</i>	76) <i>pedaleira</i>
77) <i>road bike</i>	77) <i>pedaleiro</i>
78) <i>roda</i>	78) <i>pinça</i>
79) <i>rolamento</i>	79) <i>pinça de travão</i>
80) <i>rolo</i>	80) <i>pinhão</i>
81) <i>sapata de freio</i>	81) <i>pneu</i>
82) <i>sapatilha</i>	82) <i>prato</i>
83) <i>selim</i>	83) <i>prato de corrente</i>
84) <i>sistema de freio</i>	84) <i>prato de pedaleira</i>
85) <i>sistema de transmissão</i>	85) <i>prato grande</i>
86) <i>sistema de transmissão integrada</i>	86) <i>quadro</i>
87) <i>STI</i>	87) <i>raio</i>
88) <i>speed</i>	88) <i>roda</i>
89) <i>suporte de caramanhola</i>	89) <i>rolamento</i>
90) <i>suporte de guidão</i>	90) <i>rolo</i>
91) <i>trocador</i>	91) <i>rolo de treino</i>
92) <i>trocador de marcha</i>	92) <i>sapata de freio</i>
93) <i>tubo de direção</i>	93) <i>sapata de travão</i>
94) <i>tubo de garfo</i>	94) <i>selim</i>
95) <i>tubo de selim</i>	95) <i>selim abraçadeira</i>
96) <i>tubo horizontal</i>	96) <i>selim braçadeira</i>
97) <i>tubeless</i>	97) <i>sistema de aperto rápido</i>

	98) <i>sistema de freio</i>
	99) <i>sistema de travão</i>
	100) <i>sistema de transmissão integrada</i>
	101) <i>STI</i>
	102) <i>speed</i>
	103) <i>suporte de garrafa</i>
	104) <i>travão</i>
	105) <i>travão cantilever</i>
	106) <i>travão de aro</i>
	107) <i>travão de disco</i>
	108) <i>travão de disco hidráulico</i>
	109) <i>travão de disco mecânico</i>
	110) <i>travão dianteiro</i>
	111) <i>travão tipo ferradura</i>
	112) <i>travão traseiro</i>
	113) <i>travão v-brake</i>
	114) <i>triângulo traseiro</i>
	115) <i>tubo de direção</i>
	116) <i>tubo de espigão</i>
	117) <i>tubo de selim,</i>
	118) <i>tubo de garfo</i>
	119) <i>tubo horizontal</i>
	120) <i>tubeless</i>

Fonte: elaborado pela autora

Logo após, a lista prévia dos candidatos a termo do domínio do *mountain bike*.

Quadro 4 - Candidatos a termo do MTBBR

MTBBROrig	MTBBRTrad
1) <i>abraçadeira</i>	1) <i>abraçadeira</i>
2) <i>abraçadeira do selim</i>	2) <i>abraçadeira de aperto rápido</i>
3) <i>abraçadeira de selim</i>	3) <i>abraçadeira de espigão de selim</i>
4) <i>amortecedor dianteiro</i>	4) <i>abraçadeira de selim</i>
5) <i>amortecedor traseiro</i>	5) <i>alavanca de aperto</i>
6) <i>braçadeira canote</i>	6) <i>alavanca de aperto rápido</i>
7) <i>braçadeira de canote</i>	7) <i>alavanca de blocagem rápido</i>
8) <i>alavanca de aperto</i>	8) <i>alavanca de câmbio</i>
9) <i>alavanca de aperto rápido</i>	9) <i>alavanca de fecho rápido</i>
10) <i>alavanca de blocagem</i>	10) <i>alavanca de marcha</i>
11) <i>alavanca de câmbio</i>	11) <i>alavanca de travão</i>

12) <i>alavanca de freio</i>	12) <i>all mountain</i>
13) <i>alavanca de marcha</i>	13) <i>amortecedor dianteiro</i>
14) <i>all-mountain</i>	14) <i>amortecedor traseiro</i>
15) <i>aro</i>	15) <i>aro</i>
16) <i>bicicleta all-mountain</i>	16) <i>avanço de guiador</i>
17) <i>bicicleta de MTB</i>	17) <i>bicicleta de all-mountain</i>
18) <i>bike fit</i>	18) <i>bicicleta de montanha</i>
19) <i>blocagem</i>	19) <i>blocagem</i>
20) <i>braçadeira</i>	20) <i>blocagem rápido</i>
21) <i>braçadeira canote</i>	21) <i>braçadeira</i>
22) <i>braçadeira de canote</i>	22) <i>bike fit</i>
23) <i>braçadeira de selim</i>	23) <i>caixa de direção</i>
24) <i>caixa de direção</i>	24) <i>câmara-de-ar</i>
25) <i>câmara de ar</i>	25) <i>câmara de ar</i>
26) <i>câmbio</i>	26) <i>cambio</i>
27) <i>câmbio dianteiro</i>	27) <i>câmbio dianteiro</i>
28) <i>câmbio traseiro</i>	28) <i>canote</i>
29) <i>canote</i>	29) <i>canote de selim</i>
30) <i>canote de selim</i>	30) <i>capacete</i>
31) <i>capacete</i>	31) <i>cassete</i>
32) <i>caramanhola</i>	32) <i>chainstay</i>
33) <i>cassete</i>	33) <i>coroa</i>
34) <i>catraca</i>	34) <i>coroa externa</i>
35) <i>chainstay</i>	35) <i>coroa menor</i>
36) <i>conjunto de transmissão</i>	36) <i>corrente</i>
37) <i>coroa</i>	37) <i>cubo</i>
38) <i>coroa frontal</i>	38) <i>cubo de roda</i>
39) <i>coroa grande</i>	39) <i>cubo de roda dianteira</i>
40) <i>coroa pequena</i>	40) <i>cubo de roda traseira</i>
41) <i>coroa superior</i>	41) <i>cubo dianteiro</i>
42) <i>corrente</i>	42) <i>cubo traseiro</i>
43) <i>cubo</i>	43) <i>desviador</i>
44) <i>cubo de roda livre</i>	44) <i>desviador dianteiro</i>
45) <i>cubo dianteiro</i>	45) <i>desviador traseiro</i>
46) <i>cubo traseiro</i>	46) <i>disco de travão</i>
47) <i>direção ahead</i>	47) <i>espigão de selim</i>
48) <i>disco de freio</i>	48) <i>fecho de aperto rápido</i>
49) <i>freio</i>	49) <i>forqueta</i>
50) <i>freio a disco</i>	50) <i>freio</i>
51) <i>freio a disco hidráulico</i>	51) <i>freio a disco</i>
52) <i>freio a disco mecânico</i>	52) <i>freio cantilever</i>
53) <i>freio cantilever</i>	53) <i>freio dianteiro</i>
54) <i>freio dianteiro</i>	54) <i>garfo</i>
55) <i>freio v-brake</i>	55) <i>guiador</i>

56) <i>full suspension</i>	56) <i>guidão</i>
57) <i>gancheira</i>	57) <i>headtube</i>
58) <i>gacheira de câmbio</i>	58) <i>headset</i>
59) <i>gancheira do câmbio</i>	59) <i>manete</i>
60) <i>garfo</i>	60) <i>manete de freio</i>
61) <i>garfo de suspensão</i>	61) <i>manete de mudança</i>
62) <i>guidão</i>	62) <i>manete de travão</i>
63) <i>headtube</i>	63) <i>manípulo de mudança</i>
64) <i>headset</i>	64) <i>manípulo de travão</i>
65) <i>manete</i>	65) <i>manopla</i>
66) <i>manete de freio</i>	66) <i>mountain bike</i>
67) <i>manete de marcha</i>	67) <i>movimento central</i>
68) <i>manopla</i>	68) <i>passador</i>
69) <i>mesa</i>	69) <i>passador de marcha</i>
70) <i>mesa de guidão</i>	70) <i>pastilha</i>
71) <i>movimento central</i>	71) <i>pastilha de freio</i>
72) <i>mountain bike</i>	72) <i>pastilha de travão</i>
73) <i>off-road</i>	73) <i>pedal</i>
74) <i>passador de marcha</i>	74) <i>pedaleira</i>
75) <i>pastilha</i>	75) <i>pedaleiro</i>
76) <i>pastilha de freio</i>	76) <i>pedivela</i>
77) <i>pedal</i>	77) <i>pinça</i>
78) <i>pedivela</i>	78) <i>pinça de travão</i>
79) <i>pinça</i>	79) <i>pinhão</i>
80) <i>pinça de freio</i>	80) <i>pneu</i>
81) <i>pinhão</i>	81) <i>prato</i>
82) <i>pneu</i>	82) <i>prato grande</i>
83) <i>prato</i>	83) <i>prato de pedaleira</i>
84) <i>raio</i>	84) <i>prato de pedaleiro</i>
85) <i>roda</i>	85) <i>punho</i>
86) <i>rolamento</i>	86) <i>punho de guiador</i>
87) <i>sapata de freio</i>	87) <i>raio</i>
88) <i>sapatilha</i>	88) <i>roda</i>
89) <i>selim</i>	89) <i>rolamento</i>
90) <i>sistema de freio</i>	90) <i>rolo</i>
91) <i>sistema de frenagem</i>	91) <i>rolo de treino</i>
92) <i>sistema de suspensão</i>	92) <i>sapata de freio</i>
93) <i>suporte de caramanhola</i>	93) <i>sapata de travão</i>
94) <i>suporte de guidão</i>	94) <i>selim</i>
95) <i>suspensão</i>	95) <i>sistema a-head</i>
96) <i>suspensão dianteira</i>	96) <i>sistema de aperto rápido</i>
97) <i>suspensão traseira</i>	97) <i>sistema de freio</i>
98) <i>trocador</i>	98) <i>sistema de travão</i>
99) <i>trocador de marcha</i>	99) <i>sistema de suspensão</i>

100)	<i>tubo de garfo</i>	100)	<i>sistema de transmissão</i>
101)	<i>tubo horizontal</i>	101)	<i>suporte de garrafa</i>
102)	<i>tubo de selim</i>	102)	<i>suspensão</i>
103)	<i>tubeless</i>	103)	<i>suspensão de garfo</i>
		104)	<i>suspensão dianteiro</i>
		105)	<i>suspensão traseiro</i>
		106)	<i>suspensão total</i>
		107)	<i>travão</i>
		108)	<i>travão cantilever</i>
		109)	<i>travão de disco</i>
		110)	<i>travão dianteiro</i>
		111)	<i>travão ferradura</i>
		112)	<i>travão hidráulico</i>
		113)	<i>travão traseiro</i>
		114)	<i>travão v-brake</i>
		115)	<i>triângulo traseiro</i>
		116)	<i>tubo de direção</i>
		117)	<i>tubo de espigão</i>
		118)	<i>tubo de selim</i>
		119)	<i>tubo horizontal</i>
		120)	<i>tubeless</i>

Fonte: elaborado pela autora

Como vemos nas listas dos candidatos a termo, temos um total de 97 candidatos no CICLBROrig e 120 no CICLBRTad. No caso do MTBBROrig temos 103 candidatos e 120 no MTBBRTad. Os manuais do CICLBRTad e do MTBBRTad tendem a possuírem mais termos do que os manuais originalmente escritos em português, pois além dos termos usados no português do Brasil (PB), eles também comportam os termos usados no português de Portugal (PP).

O mesmo percurso foi traçado para levantar os candidatos a termo em francês. A seguir adicionamos a imagem 7 gerada pelo *TermoStat Web 3.0* com a lista de concordâncias dos termos em francês.

12) caoutchouc	12) casque de cyclisme
13) casque	13) casque de protection
14) casque de vélo	14) casque de vélo
15) cassette	15) cassette
16) chaîne	16) chaîne
17) chaîne de transmission	17) chaîne de transmission
18) chaîne de vélo	18) chambre à air
19) chariot de selle	19) chariot de selle
20) chaussure	20) châssis
21) chaussure automatique	21) chaussure
22) chaussure de vélo	22) cintre
23) cintre	23) collier de selle
24) cintre aéro	24) collier de tige de selle
25) cintre de course	25) collier de serrage
26) cintre-potence	26) cuvette
27) cockpit	27) cycliste
28) collier de selle	28) cylindre de frein
29) collier de tige de selle	29) dérailleur arrière
30) collier de serrage	30) dérailleur avant
31) collier de tube selle	31) disque de frein
32) cuvette	32) douille de direction
33) cycliste	33) étrier de frein
34) cérailleur arrière	34) feu arrière
35) cérailleur avant	35) fibre de carbone
36) disque de frein	36) fixation de selle
37) douille de direction	37) fixation de selle intégrée
38) étrier de frein	38) fixation de tige de selle
39) feu arrière	39) fourche
40) fibre de carbone	40) fourche de direction
41) fixation de tige de selle	41) frein
42) fourche	42) frein à disque
43) frein	43) frein à disque à actionnement hydraulique
44) frein à disque	44) frein à disque hydraulique
45) frein à disque hydraulique	45) frein à mâchoire
46) frein à disque mécanique	46) frein de jante
47) frein hydraulique	47) frein de jante à actionnement hydraulique
48) frein à mâchoires hydraulique	48) frein de jante hydraulique
49) garde-boue	49) frein hydraulique
50) gaine de dérailleur	50) gaine
51) gaine dérailleur	51) garde-boue
52) gaine de frein	52) guidon
53) groupe électrique	53) guidon aérodynamique
54) groupe électronique	
55) groupe mécanique	

56) guidon	54) guidon de course
57) guidon potence	55) guidon intégré
58) hauban	56) groupe direction
59) jante	57) hauban
60) jeu de direction	58) jante
61) jeu de pignon	59) jeu de direction
62) levier de blocage	60) levier d'attache rapide
63) levier de serrage rapide	61) levier de blocage
64) lunette de protection	62) levier de blocage rapide
65) levier de frein	63) levier de fixation rapide
66) levier de frein droit	64) levier de serrage
67) levier de frein gauche	65) lunette de protection
68) levier de verrouillage	66) levier droit
69) machine de course	67) levier gauche
70) manette	68) levier de frein droit
71) manette de changement de vitesse	69) levier de frein gauche
72) manette de frein	70) levier de frein
73) manette de vitesse	71) levier de freinage
74) mécanisme de déblocage rapide	72) levier de déblocage
75) poignée de frein	73) levier de déblocage rapide
76) manivelle	74) levier de pédale
77) moyeu	75) levier intégré
78) moyeu arrière	76) levier de verrouillage
79) palier	77) manette
80) patte arrière	78) manette de changement de vitesses
81) patte dérailleur	79) manette de dérailleur
82) patte de dérailleur arrière	80) manette de vitesse
83) patte de fixation	81) mécanisme de blocage rapide
84) patte de fourche	82) mécanisme de changement de vitesse
85) patin	83) mécanisme de fixation rapide
86) patin de frein	84) poignée de frein
87) pédale	85) poignée de vitesse rotative
88) pédalier	86) potence guidon
89) pignon	87) manette de frein
90) pignon arrière	88) poignée
91) pivot de direction	89) manivelle
92) pivot de fourche	90) manivelle de pédale
93) plaquette de frein	91) mécanisme de déblocage rapide
94) plateau	92) mouvement central
95) plateau denté	93) moyeu
96) plateau extérieur	94) moyeu arrière
97) plateau intérieur	95) patin
98) pneu	
99) pneumatique	

100)	<i>porte-bagages</i>	96)	<i>patin de frein</i>
101)	<i>porte-bidon</i>	97)	<i>patte arrière</i>
102)	<i>porte-patin</i>	98)	<i>patte de fourche</i>
103)	<i>porte-vélo</i>	99)	<i>pédale</i>
104)	<i>potence</i>	100)	<i>pédalier</i>
105)	<i>potence ahead set</i>	101)	<i>pignon</i>
106)	<i>répose-bras</i>	102)	<i>pignon arrière</i>
107)	<i>réflecteur</i>	103)	<i>pignon à roue libre</i>
108)	<i>rondelle</i>	104)	<i>pignon de roue arrière</i>
109)	<i>roue</i>	105)	<i>pignon de roue libre</i>
110)	<i>roulement</i>	106)	<i>pivot de direction</i>
111)	<i>roulement inférieur</i>	107)	<i>pivot de fourche</i>
112)	<i>roulement supérieur</i>	108)	<i>plaquette de frein</i>
113)	<i>ruban</i>	109)	<i>plateau</i>
114)	<i>ruban de cintre</i>	110)	<i>plateau denté</i>
115)	<i>sac à eau</i>	111)	<i>pneu</i>
116)	<i>selle</i>	112)	<i>porte-bidon</i>
117)	<i>serrage rapide</i>	113)	<i>porte-roue</i>
118)	<i>système de blocage</i>	114)	<i>porte-vélos</i>
119)	<i>système de blocage rapide</i>	115)	<i>potence</i>
120)	<i>système de changement de vitesse</i>	116)	<i>potence ahead</i>
121)	<i>système de dérailleur</i>	117)	<i>rapport de vitesse</i>
122)	<i>système de déblocage rapide</i>	118)	<i>réflecteur</i>
123)	<i>système de freinage</i>	119)	<i>rondelle</i>
124)	<i>système de serrage rapide</i>	120)	<i>roue</i>
125)	<i>tige de selle</i>	121)	<i>roue dentée</i>
126)	<i>tube de direction</i>	122)	<i>roulement</i>
127)	<i>tube de fourche</i>	123)	<i>roulement interne</i>
128)	<i>tube de selle</i>	124)	<i>ruban</i>
129)	<i>tube diagonal</i>	125)	<i>selle</i>
130)	<i>tube horizontal</i>	126)	<i>système de blocage rapide</i>
131)	<i>tube supérieur</i>	127)	<i>système de changement externe</i>
132)	<i>vélociste</i>	128)	<i>système de changement de vitesse</i>
133)	<i>vélo</i>	129)	<i>système de dérailleur</i>
134)	<i>vélo de course</i>	130)	<i>système de pignon à dérailleur</i>
135)	<i>vélo de route</i>	131)	<i>système de frein</i>
136)	<i>vélo route</i>	132)	<i>système de freinage</i>
137)	<i>vélos routiers</i>	133)	<i>système de déblocage rapide</i>
138)	<i>vêtement réflecteur</i>	134)	<i>système de fixation</i>
		135)	<i>système de fixation rapide</i>

	136)	<i>tige de selle</i>
	137)	<i>tige selle</i>
	138)	<i>tube de direction</i>
	139)	<i>tube de selle</i>
	140)	<i>tube diagonal</i>
	141)	<i>tube vertical</i>
	142)	<i>tube horizontal</i>
	143)	<i>tube inférieur</i>
	144)	<i>tube supérieur</i>
	145)	<i>vélo à disque</i>
	146)	<i>vélociste</i>
	147)	<i>vélo</i>
	148)	<i>vélo de course</i>
	149)	<i>vélo de route</i>
	150)	<i>vêtements réfléchissants</i>

Fonte : elaborado pela autora

Logo abaixo, a lista prévia dos candidatos a termo em francês do MTBFR.

Quadro 6 - Candidatos a termo do MTBFR

MTBFROrig	MTBFRTad
1) <i>amortisseur</i>	1) <i>amortisseur</i>
2) <i>attache rapide</i>	2) <i>attache rapide</i>
3) <i>blocage rapide</i>	3) <i>blocage rapide</i>
4) <i>boîte de pédalier</i>	4) <i>bras de fourche</i>
5) <i>boîtier de pédalier</i>	5) <i>boîtier de pédalier</i>
6) <i>boîtier de jeu de pédalier</i>	6) <i>boîtier de jeu de pédalier</i>
7) <i>boyau</i>	7) <i>câble de dérailleur</i>
8) <i>bras de fourche</i>	8) <i>câble de frein</i>
9) <i>câble de frein</i>	9) <i>câble de dérailleur</i>
10) <i>cadre</i>	10) <i>câble dérailleur</i>
11) <i>cale-pied</i>	11) <i>cadre</i>
12) <i>casque</i>	12) <i>cale-pied</i>
13) <i>casque de vélo</i>	13) <i>casque</i>
14) <i>cassette</i>	14) <i>casque de cyclisme</i>
15) <i>chaîne</i>	15) <i>casque de protection</i>
16) <i>chaîne de transmission</i>	16) <i>casque de vélo</i>
17) <i>chambre à air</i>	17) <i>cassette</i>
18) <i>chambre d'air</i>	18) <i>cassette de pignon</i>
19) <i>chariot de selle</i>	19) <i>chambre à air</i>
20) <i>chaussure</i>	20) <i>chaîne</i>
	21) <i>chaîne de transmission</i>

21) chaussure de vélo	22) chaîne de vélo
22) cintre	23) chariot de selle
23) cintre potence	24) châssis
24) cockpit	25) chaussure
25) collier de selle	26) cintre
26) collier de serrage	27) collier de selle
27) commande de changement de vitesse	28) collier de tige de selle
28) commande de dérailleur	29) collier de serrage
29) conduite	30) commande de changement de vitesse
30) coureur	31) commande de vitesse
31) disque de frein	32) conduite
32) disque hydraulique	33) disque de frein
33) étrier de fixation	34) disque hydraulique
34) étrier de frein	35) douille de direction
35) fibre de carbone	36) étrier de frein
36) fourche	37) fibre de carbone
37) fourche suspendue	38) fixation de selle
38) fourche à suspension pneumatique	39) fixation de tige de selle
39) frein	40) feu de position
40) frein à disque	41) fourche
41) frein à disque hydraulique	42) fourche à suspension
42) frein à disque mécanique	43) fourche de suspension
43) frein cantilever	44) fourche rigide
44) frein hydraulique	45) frein
45) feu de position	46) frein à disque
46) full suspension	47) frein à disque à actionnement hydraulique
47) garde-boue	48) frein à disque hydraulique
48) guidon	49) frein cantilever
49) hauban	50) frein hydraulique
50) jante	51) frein v-brake
51) jeu de direction	52) full suspension
52) jeu de pignons	53) full suspended
53) levier de blocage	54) garde-boue
54) levier de commande	55) guidon
55) levier droit	56) guidon potence
56) levier gauche	57) hauban
57) levier de frein	58) jante
58) levier de serrage	59) jeu de direction
59) levier de serrage rapide	60) levier d'attache rapide
60) lunettes de protection	61) levier de blocage
61) manette	62) levier de blocage rapide
62) manette de dérailleur	63) levier de déblocage

63) manette de vitesse	64) levier de déblocage rapide
64) manivelle	65) levier de fixation rapide
65) mécanisme de déblocage rapide	66) levier de frein
66) moyeu	67) levier de frein droit
67) moyeu arrière	68) levier de frein gauche
68) palier	69) levier de freinage
69) patin de frein	70) levier de pédale
70) patte de dérailleur	71) levier de serrage
71) patte de fixation	72) levier de serrage rapide
72) patte de fourche	73) levier de verrouillage
73) pédale	74) levier droit
74) pédale automatique	75) levier gauche
75) pédalier	76) lunettes de protection
76) pignon	77) manette
77) plaquette de frein	78) manette de changement de vitesse
78) plateau	79) manette de dérailleur
79) plateau denté	80) manette de frein
80) plongeur (potence)	81) manette de vitesse
81) poignée	82) manivelle
82) poignée de frein	83) manivelle de pédale
83) poignée tournante	84) mécanisme de blocage
84) porte-bagage	85) mécanisme de blocage rapide
85) porte-patin	86) mécanisme de déblocage rapide
86) porte-vélo	87) mécanisme de changement de vitesse
87) potence	88) mécanisme de fixation rapide
88) potence ahead	89) mécanisme de suspension
89) pneu	90) mécanisme de verrouillage
90) pneumatique	91) mouvement central
91) réflecteur	92) moyeu
92) roue	93) moyeu arrière
93) roulement	94) patte de fourche
94) ruban	95) patin de frein
95) selle	96) pédale
96) serrage rapide	97) pédale automatique
97) suspension	98) pédalier
98) suspension arrière	99) plaquette de frein
99) suspension intégrale	100) plateau
100) système de blocage rapide	101) plateau denté
101) système de changement de vitesse	102) plongeur (potence)
102) système de déblocage rapide	103) pneu
103) système de dérailleur	104) pneumatique
104) système de freinage	105) poignée
	106) poignée de frein

105)	<i>système de serrage rapide</i>	107)	<i>poignée de vitesse rotative</i>
106)	<i>système de suspension</i>	108)	<i>porte-bagages</i>
107)	<i>SRAM</i>	109)	<i>porte-vélo</i>
108)	<i>tige de selle</i>	110)	<i>potence</i>
109)	<i>tout-terrain</i>	111)	<i>potence ahead</i>
110)	<i>tube de direction</i>	112)	<i>potence à plongeur</i>
111)	<i>tube de cadre</i>	113)	<i>potence de guidon</i>
112)	<i>tube de selle</i>	114)	<i>pignon</i>
113)	<i>tube diagonal</i>	115)	<i>pignon arrière</i>
114)	<i>tube horizontal</i>	116)	<i>pignon à roue libre</i>
115)	<i>tube supérieur</i>	117)	<i>pignon de roue arrière</i>
116)	<i>triangle arrière</i>	118)	<i>pignon de roue libre</i>
117)	<i>vélociste</i>	119)	<i>pneu</i>
118)	<i>vélo de cross-country</i>	120)	<i>porte-bidon</i>
119)	<i>vélo de freeride</i>	121)	<i>portebouteille</i>
120)	<i>vélo de montagne</i>	122)	<i>roue</i>
121)	<i>VTT</i>	123)	<i>roue dentée</i>
122)	<i>vélo suspendu</i>	124)	<i>roulement</i>
		125)	<i>roulement interne</i>
		126)	<i>réflecteur</i>
		127)	<i>ruban de jante</i>
		128)	<i>selle</i>
		129)	<i>SRAM</i>
		130)	<i>suspension</i>
		131)	<i>suspension arrière</i>
		132)	<i>système de blocage</i>
		133)	<i>système de blocage rapide</i>
		134)	<i>système de changement</i>
			<i>externe</i>
		135)	<i>système de changement de</i> <i>vitesse</i>
		136)	<i>système de dérailleur</i>
		137)	<i>système de fixation</i>
		138)	<i>système de fixation rapide</i>
		139)	<i>système de freinage</i>
		140)	<i>système de pignon à</i> <i>dérailleur</i>
		141)	<i>système de serrage rapide</i>
		142)	<i>système de suspension</i>
		143)	<i>tige de selle</i>
		144)	<i>tout-terrain</i>
		145)	<i>tube de direction</i>
		146)	<i>tube de selle</i>
		147)	<i>tube diagonal</i>

	148)	<i>tube horizontal</i>
	149)	<i>tube inférieur</i>
	150)	<i>tube supérieur</i>
	151)	<i>tube vertical</i>
	152)	<i>vélo à suspension</i>
	153)	<i>vélo cross-country</i>
	154)	<i>vélo de cross</i>
	155)	<i>vélo de cross-country</i>
	156)	<i>vélo de freeride</i>
	157)	<i>vélo de montagne</i>
	158)	<i>vélo freeride</i>
	159)	<i>vélo suspendu</i>
	160)	<i>VTT</i>
	161)	<i>vêtement réfléchissant</i>

Fonte : elaborado pela autora

Chegamos, então, num total de 138 candidatos a termo no CICLFROrig e 150 no CICLFRTrad e 122 candidatos no MTBFROrig e 161 no MTBFRTrad. Aqui também observamos uma tendência em haver mais termos no CICLFRTrad e no MTBFRTrad, do que no CICLFROrig e no MTBFROrig, devido ao mesmo fato anteriormente citado, nos *corpora* de tradução há mais variações do francês do que nos manuais originalmente escritos em francês e, por isso, os termos são mais numerosos.

Podemos observar que muitos termos se repetem nos dois domínios, tanto em português quanto em francês, isso acontece devido ao fato de que eles denominam conceitos de peças que são as mesmas nos dois tipos de bicicleta. Por isso, em nossa seção de análises, primeiro analisamos os termos que são em comum para os dois tipos de bicicletas e depois analisamos separadamente os termos que ocorrem somente no *corpus* do Ciclismo de Estrada e, em seguida, somente os termos presentes no *corpus* do *Mountain Bike*. A próxima etapa consiste, então, na confirmação do estatuto de termo, ou seja, se esses termos são realmente relevantes para nosso domínio.

4.3. Confirmação do estatuto de termo

Após levantarmos a lista dos candidatos a termo, fomos verificar em nossos *corpora* de apoio, o BIBLCorpusBR e o BIBLCopursFR, se esses termos estavam presentes nos sites especializados do domínio e se havia definições existentes para eles, confirmando, assim, seu estatuto de termo. Finda essa verificação, chegamos, então, em

nossa lista final dos termos. Alguns termos foram eliminados da lista prévia, visto que, pelo fato de não serem relevantes para nosso estudo, eles não ocorriam no BIBLCorpusBR e BIBLCorpusFR. Logo abaixo, adicionamos a nossa lista final dos termos, dividida em CICLBR e MTBBR, que é composta pelos termos que são em comum para os dois *corpora*, em seguida os termos que estão presentes apenas no CICLBR, finalizando com os termos que ocorrem somente no MTBBR.

Quadro 7 - Lista final de termos CICLBR e MTBBR

CICLBR e MTBBR	CICLBR	MTBBR
1) headset	1) bicicleta de estrada	1) alavanca ¹
2) alavanca de aperto	2) fita de guidão	2) alavanca ²
3) alavanca de aperto rápido	3) forqueta	3) alavanca de câmbio
4) alavanca de blocagem	4) freio ferradura	4) alavanca de freio
5) alavanca de blocagem rápido	5) freio tipo ferradura	5) alavanca de marcha
6) alavanca de fecho rápido	6) garfo	6) alavanca de travão
7) aro	7) guiador	7) all-mountain
8) avanço	8) aerodinâmico	8) amortecedor ¹
9) avanço de guiador	9) road bike	9) amortecedor ²
10) avanço mesa	9) sistema de transmissão	10) amortecedor dianteiro
11) bike fit	10) integrada	11) amortecedor traseiro
12) blocagem	10) speed	12) bicicleta all-mountain
13) blocagem rápido	11) STI	13) bicicleta de all-mountain
14) braço da pedivela	12) travão tipo ferradura	14) bicicleta de montanha
15) caixa de direção		15) bicicleta de MTB
16) câmara de ar		16) catraca
17) câmara-de-ar		17) catraca de roda livre
18) câmbio		18) desviador
19) câmbio dianteiro		19) freio cantilever
20) câmbio eletrônico		20) freio v-brake
21) câmbio mecânico		21) full suspension
22) câmbio traseiro		22) garfo de suspensão
23) canote		23) manete ¹
24) canote de selim		24) manete ²
25) capacete		
26) capacete de bicicleta		

27) capacete de ciclismo		25) manete de freio
28) capacete de proteção		26) manete de marcha
29) caramanhola		27) manete de mudança
30) cassete		28) manete de travão
31) chainstay		29) manípulo ¹
32) conjunto de transmissão		30) manípulo ²
33) coroa		31) manípulo de mudança
34) coroa dentada ¹		32) manípulo de travão
35) coroa dentada ²		33) manopla
36) coroa externa		34) mountain bike
37) coroa frontal		35) off-road
38) coroa grande		36) passador
39) coroa menor		37) passador de marcha
40) coroa pequena		38) punho
41) coroa superior		39) punho de guiador
42) corrente		40) sapata de freio
43) cubo		41) sapata de travão
44) cubo de roda		42) sistema de suspensão
45) cubo de roda dianteira		43) suspensão ¹
46) cubo de roda livre		44) suspensão ²
47) cubo de roda traseira		45) suspensão de garfo
48) cubo dianteiro		46) suspensão dianteira
49) cubo traseiro		47) suspensão traseira
50) direção ahead		48) suspensão total
51) direção aheadset		49) travão cantilever
52) disco de freio		50) travão v-brake
53) disco de travão		51) trocador
54) down tube		52) trocador de marcha
55) espigão de selim		
56) fecho de aperto rápido		
57) freio a disco		
58) freio a disco hidráulico		
59) freio a disco mecânico		
60) freio de disco		
61) gancheira		
62) garrafa		

63) guidão		
64) guiador		
65) headset		
66) headtube		
67) manivela		
68) mesa		
69) mesa de guidão		
70) movimento central		
71) pastilha		
72) pastilha de freio		
73) pastilha de travão		
74) pedal		
75) pedaleira		
76) pedaleiro		
77) pedivela		
78) pinça		
79) pinça de freio		
80) pinça de travão		
81) pinhão		
82) pneu		
83) prato		
84) prato de pedaleira		
85) prato de pedaleiro		
86) prato grande		
87) quadro		
88) raio		
89) roda		
90) rolo		
91) rolo de treino		
92) sapatilha		
93) seat tube		
94) selim		
95) sistema de freio		
96) sistema de frenagem		
97) sistema de transmissão		
98) sistema de travão		
99) suporte de caramanhola		
100) suporte de garrafa		
101) suporte de guidão		

102) <i>top tube</i>		
103) <i>travão de disco</i>		
104) <i>travão de disco hidráulico</i>		
105) <i>travão de disco mecânico</i>		
106) <i>tubeless</i>		
107) <i>tubo de direção</i>		
108) <i>tubo de espigão</i>		
109) <i>tubo de selim</i>		
110) <i>tubo horizontal</i>		
111) <i>tubo inferior</i>		
112) <i>tubo superior</i>		

Fonte : elaborado pela autora

Nesse sentido, chegamos em um total de 176 termos em português. No caso dos termos em francês, essa lista final foi organizada de uma maneira diferente. Além de verificar no BIBLCorpusFR para checar se os termos levantados eram relevantes para o domínio e para confirmar se havia definições para eles, através da lista final de termos em português, fomos buscando seus equivalentes em francês. Os equivalentes e suas variantes são os termos que compõem a lista final de termos em francês. Essa escolha é baseada no fato de que nosso dicionário é todo em português, com seus equivalentes em francês. Como neste trabalho não fazemos o caminho inverso, acreditamos que essa era a melhor maneira para estabelecer a lista final de termos em francês.

Quadro 8 - Lista final de termos CICLFR e MTBFR

CICLFR e MTBFR	CICLFR	MTBFR
1) <i>bidon</i> 2) <i>bike fitting</i> 3) <i>blocage rapide</i> 4) <i>boîte de pédalier</i>	1) <i>cintre aéro</i> 2) <i>cintre de course</i> 3) <i>cintre-potence</i> 4) <i>fourche</i>	1) <i>all-mountain</i> 2) <i>fourche suspendue</i> 3) <i>fourche à suspension</i>

5) boîtier de jeu de pédalier	5) fourche de direction	4) fourche à suspension pneumatique
6) boîtier de pédalier	6) frein à mâchoires	5) fourche de suspension
7) cintre	7) frein de jante	6) fourche de suspension pneumatique
8) cadre	8) frein sur jante	7) frein cantilever
9) cassette	9) guidoline	8) frein v-brake
10) casque	10) guidon aérodynamique	9) full suspension
11) casque de cyclisme	11) guidon de course	10) full suspended
12) casque de protection	12) guidon intégré	11) commande de changement de vitesse
13) casque de vélo	13) guidon potence	12) commande de dérailleur
14) chaîne	14) guidon-potence	13) commande de vitesse
15) chaîne de transmission	15) machine de course	14) levier
16) chaîne de vélo	16) patin	15) levier de commande
17) chambre à air	17) patin de frein	16) levier de frein
18) chambre d'air	18) ruban de cintre	17) levier de freinage
19) chassis	19) shimano Total Integration	18) manette
20) chaussure	20) STI	19) manette de changement de vitesse
21) chaussure de vélo	21) vélo de course	20) manette de dérailleur
22) collier de selle	22) vélo de route	21) manette de frein
23) collier de tige de selle	23) vélo routier	22) manette de vitesse
24) dérailleur		23) mécanisme de changement de vitesse
25) dérailleur arrière		24) mécanisme de suspension
26) dérailleur avant		25) mountain bike
27) dérailleur électrique		26) poignée
28) dérailleur mécanique		27) poignée de frein
29) frein		28) poignée de guidon
30) frein à disque		29) poignée de vitesse rotative
31) frein à disque à actionnement hydraulique		30) suspension
32) frein à disque hydraulique		
33) frein à disque mécanique		

34) frein arrière 35) frein avant 36) groupe direction 37) guidon 38) jante 39) jeu de direction 40) jeu de direction ahead 41) levier de blocage 42) levier de blocage rapide 43) manivelle 44) manivelle de pédale 45) mécanisme de blocage 46) mécanisme de blocage rapide 47) moyeu 48) moyeu arrière 49) moyeu avant 50) patte de dérailleur arrière 51) pédale 52) pédalier 53) pignon 54) plateau 55) plateau denté 56) plateau extérieur 57) plateau intérieur 58) pneu 59) pneumatique 60) porte-bidon 61) porte-bouteille 62) potence 63) potence ahead 64) potence de guidon 65) potence guidon		31) suspension arrière 32) suspension intégrale 33) système de suspension 34) tout-terrain 35) vélo à suspension 36) vélo de montagne 37) vélo suspendu 38) VTT 39) vélo tout-terrain
---	--	---

66) rayon		
67) rouleau		
68) rouleau d'entraînement		
69) roue		
70) selle		
71) système de blocage		
72) système de blocage rapide		
73) système de frein		
74) système de freinage		
75) tige de selle		
76) tige selle		
77) tubeless		
78) tube de selle		
79) tube diagonal		
80) tube horizontal		
81) tube inférieur		
82) tube supérieur		
83) tube vertical		

Fonte : elaborado pela autora

A nossa lista final de termos em francês é composta por 145 termos que estão presentes no Quadro 6 acima. É importante dizer que o total de termos em português não coincide com o total de termos em francês, visto que há casos em português como *alavanca*¹ e *alavanca*², por exemplo, que denominam conceitos diferentes, entre outros casos como esses, que levam, então, a um número maior de termos em português do que em francês.

Passemos, então, para a seção em que apresentamos os critérios para a definição do termo preferencial e de suas variantes.

4.4 Definição do termo preferencial e das variantes

No que concerne a análise das variantes terminológicas presentes em nosso trabalho, o critério que utilizamos para definir o termo preferencial é a ocorrência deste termo em dicionários ou sites especializados do domínio. Por ser um domínio muito específico, em alguns casos não os encontramos em dicionários ou sites especializados e,

então, partimos para um segundo critério: o termo que ocorrer nos *corpora* CICLBROrig, CICLFROrig, MTBBROrig e MTBFROrig é o termo preferencial, ou seja, os termos originalmente escritos em português e em francês são os termos preferenciais, enquanto que os termos do CICLBRTad, CICLFRTad, MTBBRTad e MTBFRTad são as suas variantes. Em caso de haver variação nos termos do CICLBROrig, CICLFROrig, MTBBROrig e no MTBFROrig, partimos para um terceiro critério: o número de ocorrência no *corpus*. O termo que ocorrer mais no CICLBROrig, CICLFROrig, MTBBROrig e no MTBFROrig, será o termo preferencial, enquanto que os outros todos as suas variantes.

Porém, durante o desenvolvimento do trabalho, deparamo-nos com muitos termos que são considerados como uma redução do termo preferencial. Esse termo tem um número consideravelmente maior de ocorrências do que o termo preferencial, mas isso não significa que ele será o termo preferencial. Este fator está ligado às *causas discursivas* que Freixa (2005) discute, ou seja, esse fenômeno acontece devido a *economia linguística* que nós, falantes, tendemos a fazer e, por isso, o termo é muito mais frequente. Nesse sentido, esse termo não será o preferencial e buscaremos, em seguida, a sua forma expandida. A forma expandida que ocorrer mais, será, então, o termo preferencial.

4.5 Fichas terminológicas bilíngue português-francês

Para que pudéssemos armazenar os dados dos termos no dicionário, usamos os seguintes campos em nossas fichas terminológicas :

- **Termo:** corresponde a cada termo da lista final em português. O termo entrada está sempre na sua forma expandida, nunca uma redução. Ele pode ser apresentado na sua forma lematizada, ou seja, no masculino singular. Porém, para alguns termos não há essa possibilidade, só podendo ser apresentado no feminino.
- **Código de classificação:** corresponde a numeração apresentada no sistema conceitual, estabelecida de acordo com a sua posição nos campos conceituais. Através desse código, podemos localizar o termo com mais facilidade no sistema.
- **Classe gramatical:** em nosso trabalho, optamos por trabalhar apenas com substantivos. Nesse sentido, neste campo, apresentamos os *substantivos masculinos* ou *femininos*.
- **Domínio de origem:** neste campo, colocamos se o termo faz parte do domínio do *Ciclismo de Estrada* e/ou do *Mountain Bike*.

- **Definição:** redigimos as definições de nosso dicionário, que foram baseadas em todo o material que levantamos para nossos *corpora*. Ao redigir as definições, usamos o hiperônimo do termo preferencial entre aspas (< >).
- **Contexto de uso:** o contexto de uso foi retirado de nossos *corpora*, podendo ser dos *corpora* dos manuais das bicicletas de estrada e de *mountain bike* (CICLBR e/ou MTBBR) e/ou do *corpus* de apoio, o BIBLCorpusBR. Escolhemos os contextos de uso que trouxessem mais informações e que pudessem ser úteis para nosso leitor.
- **Observação:** adicionamos informações linguísticas e/ou extralinguísticas que acreditamos serem relevantes para nosso leitor.
- **Variante:** colocamos todas as variantes do termo-entrada separadas por vírgulas. Elas estão na ordem das variantes que mais ocorrem nos *corpora* para as que menos ocorrem nos mesmos. Como em vários casos há muitas variantes para o mesmo termo-entrada, acreditamos ser inviável adicionar qual é o tipo de variante (lexical, morfossintática, etc) para cada uma delas. Esses dados podem ser consultados em nossas análises.
- **Equivalente em francês:** corresponde ao equivalente em francês do termo-entrada em português. O equivalente está sempre na sua forma expandida, nunca uma redução. Ele pode ser apresentado na sua forma lematizada, ou seja, no masculino singular. Porém, para alguns termos não há essa possibilidade, só podendo ser apresentado no feminino.
- **Ver :** este campo aparece somente no verbete remissivo e seu objetivo é sugerir que o leitor veja o verbete referente ao termo preferencial.

A seguir, adicionamos o modelo de nossa ficha terminológica.

Quadro 9 - Modelo de ficha terminológica

TERMO EM PORTUGUÊS Código de classificação: Classe gramatical: Domínio de origem: Definição: Contexto de uso: Observação: Variante: Equivalente FR:
--

Fonte : elaborado pela autora

Logo após, adicionamos o modelo de nossa ficha terminológica concernente ao verbete remissivo.

Quadro 10 - Modelo de ficha terminológica do verbete remissivo

VARIANTE EM PORTUGUÊS Classe gramatical: Observação: Ver :
--

Fonte : elaborado pela autora

Os dados terminológicos armazenados em nossas fichas terminológicas permitiram a elaboração dos verbetes de nosso dicionário.

4.6 Estabelecimento dos equivalentes

Como explicitamos na seção 3.3, para estabelecermos a lista final de termos em francês do domínio do Ciclismo de Estrada e do *Mountain Bike*, primeiramente passamos por todas as etapas de confirmação de estatuto de termo e, em seguida, através da lista final de termos em português, fomos buscando seus equivalentes em francês. Os equivalentes em francês compõem a lista final de termos também apresentada na seção 3.3. É importante salientar que neste trabalho partimos do português, buscando os equivalentes em francês, porém, não fizemos o caminho inverso. Para tanto,

fundamentamo-nos nos critérios propostos por Dubuc (1985) apresentados na seção 2.1.2.2.

Dubuc (1985) discute a importância de identificarmos os ganchos terminológicos de cada termo, pois assim conseguimos encontrar a equivalência de uma maneira mais precisa, pois, se levarmos em consideração apenas a semelhança formal, é possível que haja erros. No entanto, como os *corpora* de nosso trabalho é composto, sobretudo, por manuais, nosso domínio é extremamente técnico. Nesse sentido, temos uma prevalência de equivalentes totais, de acordo com os critérios estabelecidos por Dubuc (1985).

Consideramos equivalentes parciais apenas aqueles termos que ocorriam nos manuais traduzidos para o francês (*q.v.* MOLINARI, CURTI-CONTESSOTO, BABINI, 2019), que são os que compõem o CICLFRTrad e o MTBFRTrad, desde que esses termos sejam diferentes, do ponto de vista de sua expressão, dos termos que ocorrem nos manuais originalmente escritos em francês. Isso acontece devido ao fato de serem usados nos manuais traduzidos, e não nos manuais originalmente escritos em francês, portanto, não possuem o mesmo uso, de acordo com os critérios estabelecidos por Dubuc (1985).

Em nosso trabalho, não encontramos nenhum caso de vazio de equivalência, por se tratar de um domínio muito técnico.

5.DICIONÁRIO BILÍNGUE PORTUGUÊS-FRANCÊS DOS TERMOS FUNDAMENTAIS DO CICLISMO DE ESTRADA E DO MOUNTAIN BIKE

Neste capítulo, apresentamos os resultados de nosso trabalho, no que diz respeito à organização do dicionário português-francês do domínio do Ciclismo de Estrada e do MTB e a variação terminológica que está subjacente aos termos estudados.

Nosso dicionário foi desenvolvido com o objetivo de registrar e propagar os dados terminológicos do domínio do Ciclismo de Estrada e do MTB. Para esse fim, informações linguísticas, sociolinguísticas e extralinguísticas sobre o conjunto terminológico estudado são encontradas sistematizadas neste trabalho. Essas informações foram levantadas a partir do corpus de estudo que trouxemos em nosso capítulo de metodologia.

O dicionário que apresentamos tem como público-alvo os interessados em ciclismo que podem ser: educadores físicos, fisioterapeutas, bike fitters, mecânicos de bicicleta, atletas amadores e/ou profissionais, comerciantes de bicicletas e demais interessados. Além disso, esse trabalho também é voltado para tradutores, pois a tradução de textos jornalísticos, manuais, livros, artigos, etc, sobre essa temática que está sendo cada dia mais solicitada. Sendo assim, nosso dicionário coloca à disposição de tradutores dados linguísticos, sociolinguísticos e extralinguísticos, sob a ótica comparada da terminologia em português e em francês do Ciclismo de Estrada e do MTB.

Nas próximas seções deste capítulo, discorreremos detalhadamente sobre a sua estrutura e organização dos dados terminológicos.

5.1 Nomenclatura do dicionário

Todos os termos levantados em nosso trabalho são substantivos e se encontram no *Dicionário bilíngue português-francês dos termos fundamentais do ciclismo nas modalidades: Ciclismo de Estrada e Mountain Bike*. Adotamos critérios terminográficos específicos na construção de nosso dicionário, no que diz respeito às variantes terminológicas, visto que apenas uma das denominações pode se apresentar como verbete principal.

Como critério para definição do verbete principal, adotamos dois: 1) a unidade terminológica que ocorrer com mais frequência em sites especializados do domínio é o termo preferencial e, conseqüentemente, o verbete principal; 2) em caso de não

encontrarmos o termo nos sites especializados, então o termo preferencial e verbete principal é o termo que mais ocorrer em nosso *corpus*. No capítulo de Metodologia discorreremos com mais detalhes a definição do termo preferencial.

As variantes do termo-entrada se incluem como entrada de verbetes remissivos em nosso dicionário e constam no campo *variante*, dentro do verbete principal, como veremos mais adiante.

5.2 Macroestrutura de nosso dicionário

Nesta seção, apresentamos a forma como a macroestrutura de nosso dicionário é organizada em nosso trabalho.

A primeira etapa se refere a uma lista das abreviações que foram adicionadas no dicionário. Logo após, apresentamos uma outra lista organizada de maneira sistemática, contendo todos os termos presentes em nosso trabalho em português e os seus equivalentes em francês. O código de classificação dos termos foi inserido nos seus respectivos verbetes. Em seguida, organizamos essa terminologia em uma lista organizada em ordem alfabética.

5.3 O sistema conceitual

Organizamos os termos do domínio do Ciclismo de Estrada e do MTB em um sistema conceitual, pois acreditamos que, dessa maneira, as relações conceituais mantidas entre esses termos se tornam mais claras. É importante salientar que cada terminólogo constrói o sistema conceitual de acordo com a sua visão do trabalho e, foi assim, que construímos o nosso.

Primeiramente, organizamos os termos em português do domínio em pauta em um sistema conceitual, ou seja, um sistema que foi elaborado baseado na relação estabelecida entre o termo em português e seu respectivo conceito. Finda essa etapa, adicionamos, no mesmo sistema, os equivalentes em francês de cada um dos termos. Dessa maneira, criamos um sistema conceitual bilíngue dos termos do domínio do Ciclismo de Estrada e do MTB.

Este sistema conceitual bilíngue conta com 4 campos conceituais, cada um deles organizado em torno de um conceito-chave, sendo eles: 1- *tipos de bicicletas*; 2- *partes das bicicletas*; 3- *acessórios*; e 4- *serviços concernentes as bicicletas*. Em cada campo,

pode haver uma subdivisão, sendo possível criar outros campos. A posição de cada termo dentro do sistema conceitual é destacada por meio de um código numérico localizado antes da unidade terminológica. A seguir, adicionamos um exemplo do campo conceitual *partes da bicicleta*, mais especificamente o subcampo *peças que compõem o guidão*:

2.1 Peças que compõem o guidão

2.1.1 fita de guidão | *ruban de cintre, guidoline*

2.1.2 manopla, punho, punho de guiador | *poignée, poignée de guidon*

2.1.3 guidão, guiador | *cintre, guidon*

2.1.3.1 guiador aerodinâmico | *cintre de course, cintre aéro, guidon de course, guidon aérodynamique*

2.1.3.2 Ø | *cintre-potence, guidon-potence, guidon potence, guidon intégré*

2.1.4 suporte de guidão, mesa de guidão, mesa, avanço mesa, avanço, avanço de guidão, avanço de guiador | *potence de guidon, potence guidon, potence, potence ahead*

Como podemos observar, no campo conceitual *peças que compõem o guidão* (2.1), temos *fita de guidão* (2.1.1), *manopla, punho, punho de guiador* (2.1.2), *guidão, guiador* (2.1.3) e *suporte de guidão, mesa de guidão, mesa, avanço mesa, avanço, avanço de guidão, avanço de guiador* (2.1.4).

Temos em 2.1.2 *manopla, punho* que são termos mais gerais e em seguida *punho de guiador* uma variante mais específica, porém esse não é o termo preferencial, visto que é uma variante geográfica. Se o termo *punho de guiador* fosse o preferencial, ele viria primeiro, mas não é o termo mais usado no português do Brasil (PB), ou seja, não é o termo que mais ocorre nos sites especializados do Brasil ou que está presente nos manuais originalmente escritos em português, o MTBBROrig. Sendo assim, *manopla* é o termo preferencial que mais encontramos nos sites especializados do domínio no Brasil, portanto, ele vem primeiro.

No caso dos termos *guidão, guiador* (2.1.3), temos uma especificidade em 2.1.3.1 que é o *guiador aerodinâmico*, termo este que é usado apenas para os guidões das bicicletas de estrada. Já em 2.1.3.2, temos um caso de ocorrência de termos em francês, porém sem seu equivalente em português. Esse termo se refere a um tipo de guidão integrado, pouco usado no Brasil, porém bastante comum na França, explicando, dessa maneira, esse fenômeno que acontece com esses termos especificamente.

Por fim, em 2.1.4, temos o termo preferencial *suporte de guidão* e as suas variantes em seguida.

O termo preferencial é o que aparece primeiro em nosso sistema conceitual. Logo após, há suas variantes que aparecem em modo sequencial, entre parênteses e separadas por vírgulas (partindo das mais frequentes, para as menos frequentes) sob o mesmo código de classificação. Por exemplo: **2.1.3 Guidão, guiador.** *Guidão* é o termo preferencial, seguido de sua variante *guiador*.

Para separar os termos em português de seus equivalentes em francês, utilizamos o símbolo “|”, que também foram colocados de modo sequencial no sistema conceitual bilíngue. No caso de haver um vazio de equivalência, usamos o símbolo Ø para indicá-lo.

No caso do termo *alavanca* que ora se refere a peça responsável por mudar as marchas, ora se refere a peça responsável por iniciar a frenagem, temos uma situação em que este termo está presente em dois campos conceituais diferentes e, por isso, possuem códigos de classificação diferentes. Logo abaixo, adicionamos o exemplo do termo *alavanca* que faz parte do campo conceitual 2.3 *conjunto de transmissão* e, em seguida, o mesmo termo que faz parte de outro campo conceitual que é 2.6 *sistema de freios*.

2.3.11 alavanca de câmbio, **alavanca**, passador de marcha, passador, trocador de marcha, trocador, manete de marcha, manete, alavanca de marcha, manete de mudança, manípulo de mudança, manípulo, desviador | *manette de changement de vitesse, manette, manette de vitesse, commande de changement de vitesse, commande de vitesse, commande de derailleur, manette de derailleur, levier de commande, mécanisme de changement de vitesse, poignée de vitesse rotative, poignée*

2.6.1 manete de freio, manete, alavanca de freio, **alavanca**, manete de travão, manípulo de travão, manípulo, alavanca de travão | *levier de frein, levier, levier de freinage, manette de frein, manette, poignée de frein, poignée*

Além disso, segundo os pressupostos de Barros (2004), há quatro formas de se organizar um sistema conceitual, sendo elas por *relação pragmática* (ou *temática*), *relação genérico-específica*, *sequencial* e *partitiva*. No caso da primeira, os termos são reunidos em um campo conceitual que é organizado em torno de um tema. Como exemplo, temos:

3.Acessórios

3.1 capacete de ciclismo, capacete, capacete de proteção, capacete de bicicleta | *casque de vélo, casque, casque de protection, casque de cyclisme*

3.2 caramanhola, garrafa | *bidon*

3.3 rolo de treino, rolo | *rouleau d'entraînement, rouleau*

3.4 sapatilha | *chaussure de vélo, chaussure, chaussure automatique*

3.5 suporte de caramanhola, suporte de garrafa | *porte-bidon, portebouteille*

3.6 tubeless | *tubeless*

Neste caso, os termos estão organizados em torno da temática *acessórios*, ou seja, os termos 3.1 *capacete*, 3.2 *caramanhola*, 3.3 *rolo*, 3.4 *sapatilha*, 3.5 *suporte de caramanhola* e 3.6 *tubeless* fazem parte da temática *acessórios* utilizados nas bicicletas de estrada e de MTB. Porém, em nosso sistema conceitual, há também a organização genérico-específica, ou seja, iniciamos o campo conceitual com o termo genérico e ele vai se subdividindo de acordo com a especificidade dos termos. Vejamos a seguir:

2.4.4 sistema de suspensão | *système de suspension, mécanisme de suspension*

2.4.4.1 suspensão dianteira, suspensão, garfo de suspensão, suspensão de garfo, amortecedor dianteiro, amortecedor | *fourche suspendue, suspension, fourche à suspension pneumatique, fourche de suspension, fourche à suspension, fourche de suspension pneumatique*

2.4.4.2 suspensão traseira, suspensão, amortecedor traseiro, amortecedor | *suspension arrière*

2.4.4.3 full suspension, suspensão total | *full suspension, suspension intégrale, full suspended*

Vemos, neste caso, que o termo 2.4.4 *sistema de suspensão* é o termo mais genérico, ou seja, esse termo se refere ao sistema de suspensão das bicicletas de MTB, sem especificar se é suspensão dianteira, traseira ou total. Em seguida, aparecem os termos que denominam conceitos mais específicos, como em 2.4.4.1 *suspensão dianteira, suspensão, garfo de suspensão, suspensão de garfo, amortecedor dianteiro, amortecedor* 2.4.4.2 *suspensão traseira, suspensão, amortecedor traseiro, amortecedor* e, por fim, 2.4.4.3 *full suspension, suspensão total*.

Há, ainda, a relação entre os termos do tipo partitiva, ou seja, com o conceito-chave do campo em que se inserem. Afim de exemplificar, vejamos a seguir.

2.2 Peças que compõem as rodas

2.2.1 aro | *jante*

2.2.2 alavanca de blocagem rápido, blocagem, alavanca de aperto, alavanca de aperto rápido, alavanca de blocagem, blocagem rápido, fecho de aperto rápido, alavanca de fecho rápido | *système de blocage rapide, blocage rapide, système de blocage, système de blocage rapide, levier de blocage, mécanisme de blocage, levier de blocage rapide, mécanisme de blocage rapide*

2.2.3 câmara de ar, câmara-de-ar | *chambre à air, chambre d'air*

2.2.4 cubo de roda livre, cubo, cubo de roda | *moyeu*

2.2.4.1 cubo de roda dianteira, cubo dianteiro | *moyeu avant*

2.2.4.2 cubo de roda traseira, cubo traseiro | *moyeu arrière*

2.2.5 raio | *rayon*

2.2.6 roda | *roue*

2.2.7 pneu | *pneu, pneumatique*

Neste caso, temos uma relação partitiva, visto que os termos presentes no campo conceitual *peças que compõem as rodas* se referem as partes que, juntas, compõem uma roda das bicicletas. Em nosso sistema conceitual não há casos de relação sequencial, ou seja, termos que possuem uma relação semântico-conceitual se refere a etapas de um processo.

O nosso sistema conceitual bilíngue completo está disponível na seção seguinte, antes da lista de verbetes. A partir dele, os usuários do domínio podem verificar como os termos estão organizados e relacionados do ponto de vista conceitual e buscar seus respectivos equivalentes em francês.

5.3.1 Sistema conceitual português-francês do domínio do Ciclismo de Estrada e do *Mountain Bike*

1. bicicleta (bike) | *vélo*

1.1 bicicleta de estrada (speed, road bike) | *vélo de route (vélo de course, vélo routier, machine de course)*

1.2 mountain bike (bicicleta de MTB, all-mountain, bicicleta all-mountain, bicicleta de all-mountain, off-road, bicicleta de montanha) | *mountain bike (tout-terrain, all-mountain, vélo de montagne, vélo suspendu, VTT, vélo à suspension, vélo tout-terrain)*

2. partes da bicicleta

2.1 guidão

2.1.1 fita de guidão | *ruban de cintre (guidoline)*

2.1.2 manopla (punho, punho de guiador) | *poignée (poignée de guidon)*

2.1.3 guidão (guiador) | *cintre (guidon)*

2.1.3.1 guiador aerodinâmico | *cintre de course (cintre aéro, guidon de course, guidon aérodynamique)*

2.1.3.2 Ø | *cintre-potence (guidon-potence, guidon potence, guidon intégré)*

2.1.4 suporte de guidão (mesa de guidão, mesa, avanço mesa, avanço, avanço de guidão, avanço de guiador) | *potence de guidon (potence guidon, potence, potence ahead)*

2.2 roda

2.2.1 aro | *jante*

2.2.2 alavanca de blocagem rápido (blocagem, alavanca de aperto, alavanca de aperto rápido, alavanca de blocagem, blocagem rápido, fecho de aperto rápido, alavanca de fecho rápido) | *système de blocage rapide (blocage rapide, système de blocage, système de blocage rapide, levier de blocage, mécanisme de blocage, levier de blocage rapide, mécanisme de blocage rapide)*

2.2.3 câmara de ar (câmara-de-ar) | *chambre à air (chambre d'air)*

2.2.4 cubo de roda livre (cubo, cubo de roda) | *moyeu*

2.2.4.1 cubo de roda dianteira (cubo dianteiro) | *moyeu avant*

2.2.4.2 cubo de roda traseira (cubo traseiro) | *moyeu arrière*

2.2.5 raio | *rayon*

2.2.6 roda | *roue*

2.2.7 pneu | *pneu (pneumatique)*

2.3 conjunto de transmissão (sistema de transmissão) | *chaîne de transmission (chaîne, chaîne de vélo)*

2.3.1 pedivela (pedaleiro, pedaleira) | *pédalier*

2.3.2 cassete | *cassette*

2.3.3 catraca de roda livre (catraca) | *cliquet*

2.3.4 coroa (prato) | *plateau*

2.3.4.1 coroa frontal (coroa grande, coroa superior, coroa dentada, coroa externa, prato grande, prato de pedaleira, prato de pedaleiro) | *plateau denté (plateau extérieur)*

2.3.5 coroa (prato) | *plateau*

2.3.5.1 coroa pequena (coroa dentada, coroa menor, prato de corrente) | *plateau intérieur*

2.3.6 corrente | *chaîne (chaîne de transmission, chaîne de vélo)*

2.3.7 braço da pedivela (manivela) | *manivelle (manivelle de pedale)*

2.3.8 movimento central | *boîtier de pédalier (boîte de pédalier, boîtier de jeu de pédalier)*

2.3.9 pedal | *pédale*

2.3.10 pinhão | *pignon*

2.3.11 alavanca de câmbio (alavanca, passador de marcha, passador, trocador de marcha, trocador, manete de marcha, manete, alavanca de marcha, manete de mudança, manípulo de mudança, manípulo, desviador) | *manette de changement de vitesse (manette, manette de vitesse, commande de changement de vitesse, commande de vitesse, commande de derailleur, manette de derailleur, levier de commande, mécanisme de changement de vitesse, poignée de vitesse rotative, poignée)*

2.3.11.1 desviador dianteiro | Ø

2.3.11.2 desviador traseiro | Ø

2.3.12 câmbio | *dérailleur*

2.3.12.1 câmbio dianteiro | *dérailleur avant*

2.3.12.2 câmbio traseiro | *dérailleur arrière*

2.3.12.3 câmbio eletrônico | *dérailleur électrique*

2.3.12.4 câmbio mecânico | *dérailleur mécanique*

2.3.13 sistema de transmissão integrada (STI) | *Shimano Total Integration (STI)*

2.4 quadro | *cadre (chassis)*

2.4.1 caixa de direção (headset, direção ahead, aheadset, direção aheadset) | *jeu de direction (groupe direction, jeu de direction ahead)*

2.4.1.1 tubo de direção (headtube) | *tube de direction*

2.4.2 chainstay (triângulo traseiro) | *triangle arrière*

2.4.3 garfo (forqueta) | *fourche (fourche de direction)*

2.4.4 sistema de suspensão | *système de suspension (mécanisme de suspension)*

2.4.4.1 suspensão dianteira (suspensão, garfo de suspensão, suspensão de garfo, amortecedor dianteiro, amortecedor) | *fourche suspendue (suspension, fourche à suspension pneumatique, fourche de suspension, fourche à suspension, fourche de suspension pneumatique)*

2.4.4.2 suspensão traseira (suspensão, amortecedor traseiro, amortecedor) | *suspension arrière*

2.4.4.3 full suspension (suspensão total) | *full suspension (suspension intégrale, full suspended)*

2.4.5 tubo superior (top tube, tubo horizontal) | *tube supérieur (tube horizontal)*

2.4.6 tubo inferior (down tube) | *tube inférieur (tube diagonal)*

2.4.7 tubo de selim (seat tube) | *tube de selle (tube vertical)*

2.4.8 cancheira | *patte de derailleur arrière*

2.5 selim | *selle*

2.5.1 abraçadeira de selim (abraçadeira, abraçadeira do selim, braçadeira, braçadeira de selim, braçadeira de canote, abraçadeira de espigão de selim) | *collier de tige de selle (collier de selle)*

2.5.2 canote de selim (canote, espigão de selim, tubo de espigão) | *tige de selle (tige selle)*

2.6 sistema de freio (sistema de frenagem, sistema de travão) | *système de frein (système de freinage).*

2.6.1 manete de freio (manete, alavanca de freio, alavanca, manete de travão, manípulo de travão, manípulo, alavanca de travão) | *levier de frein (levier, levier de freinage, manette de frein, manette, poignée de frein, poignée)*

2.6.1.1 - Ø | *levier de frein droit (levier droit)*

2.6.1.2 - Ø | *levier de frein gauche (levier gauche)*

2.6.2 freio (travão) | *frein*

2.6.2.1 freio dianteiro (travão dianteiro) | *frein avant*

2.6.2.2 freio traseiro (travão traseiro) | *frein arrière*

2.6.2.3 freio a disco (freio de disco, travão de disco) | *frein à disque*

2.6.2.3.1 disco de freio (disco de travão) | *disque de frein*

2.6.2.3.2 freio a disco hidráulico (travão de disco hidráulico) | *frein à disque hydraulique (frein à disque à actionnement hydraulique)*

2.6.2.3.3 freio a disco mecânico (travão de disco mecânico) | *frein à disque mécanique*

2.6.2.3.4 pastilha de freio (pastilha, pastilha de travão) | *plaquette de frein*

2.6.2.3.5 pinça de freio (pinça, pinça de travão) | *étrier de frein*

2.6.2.4 freio ferradura (freio tipo ferradura, travão tipo ferradura, travão de aro) | *frein sur jante (frein de jante, frein à mâchoires)*

2.6.2.5 freio cantilever (travão cantilever) | *frein cantilever*

2.6.2.6 freio v-brake (travão v-brake) | *frein v-brake*

2.6.2.6.1 sapata de freio (sapata, sapata de travão) | *patin de frein (patin)*

3. acessórios

3.1 capacete de ciclismo (capacete, capacete de proteção, capacete de bicicleta) | *casque de vélo (casque, casque de protection, casque de cyclisme)*

3.2 caramanhola (garrafa) | *bidon*

3.3 rolo de treino (rolo) | *rouleau d'entraînement (rouleau)*

3.4 sapatilha | *chaussure de vélo (chaussure, chaussure automatique)*

3.5 suporte de caramanhola (suporte de garrafa) | *porte-bidon (portebouteille)*

3.6 tubeless | *tubeless*

4. Serviços concernentes às bicicletas

4.1 bike fit | *bike fitting*

5.4 Lista de verbetes

Nesta seção, apresentamos o dicionário bilíngue português-francês que elaboramos contendo a terminologia que envolve o Ciclismo de Estrada e o *Mountain Bike*.

Dicionário bilíngue português-
francês dos termos fundamentais do
ciclismo nas modalidades: Ciclismo
de Estrada e *Mountain Bike*

Símbolos e Abreviações

Ø = Não há variantes em português e/ou vazio de equivalência em francês.

CICLBROrig= *Corpus* que contém os manuais das fabricantes brasileiras de bicicletas de estrada.

MTBBROrig= *Corpus* que contém os manuais das fabricantes brasileiras de bicicletas de *mountain bike*.

CICLBRTtrad= *Corpus* que contém os manuais das fabricantes estrangeiras de bicicletas de estrada e que traduzem seus manuais para o português.

MTBBRTtrad= *Corpus* que contém os manuais das fabricantes estrangeiras de bicicletas de *mountain bike* e que traduzem seus manuais para o português.

CICLFROrig= *Corpus* que contém os manuais das fabricantes francesas de bicicletas de estrada.

MTBFROrig= *Corpus* que contém os manuais das fabricantes francesas de bicicletas de *mountain bike*.

CICLFRTtrad= *Corpus* que contém os manuais das fabricantes estrangeiras de bicicletas de estrada e que traduzem seus manuais para o francês.

MTBFRTtrad= *Corpus* que contém os manuais das fabricantes estrangeiras de bicicletas de *mountain bike* e que traduzem seus manuais para o francês.

BIBLCorpusBR= *Corpus* que contém sites especializados, glossários e artigos do domínio do Ciclismo de Estrada e do *Mountain Bike* em português.

BIBLCorpusFR= *Corpus* que contém sites especializados, glossários e artigos do domínio do Ciclismo de Estrada e do *Mountain Bike* em francês.

V. = Ver

1- abraçadeira

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *abraçadeira de selim*

2- abraçadeira de espigão de selim

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: Variante preferida nos manuais traduzidos para o português de Portugal.

Ver: *abraçadeira de selim*

3- abraçadeira de selim

Código de classificação: 2.5.1

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Peça que tem como função manter o <selim> na altura adequada para o ciclista, além de fixar o quadro ao canote de selim.

Contexto de uso: Para ajustar a altura do selim, utilizaremos os parafusos da **abraçadeira** que fixam ao quadro o espigão do selim (MTBBR-Trad).

Observação: -

Variante: *abraçadeira, abraçadeira do selim, braçadeira, braçadeira de selim, braçadeira de canote, abraçadeira de espigão de selim*

Equivalente FR: *collier de tige de selle*

4- abraçadeira do selim

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *abraçadeira de selim*

5- aheadset

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *caixa de direção*

6- alavanca¹

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *alavanca de câmbio*

7- alavanca²

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *manete de freio*

8- alavanca de aperto

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *alavanca de blocagem rápido*

9- alavanca de aperto rápido

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *alavanca de blocagem rápido*

10- alavanca de blocagem

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *alavanca de blocagem rápido*

11- alavanca de blocagem rápido

Código de classificação: 2.2.2

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Peça que tem a função de fixar ou remover algumas <partes da bicicleta>, como por exemplo, as rodas e o canote de selim, não havendo, portanto, necessidade de se usar outras ferramentas.

Contexto de uso: Para instalar uma roda com blocagem rápida tradicional, mova a **alavanca da blocagem rápido** para a posição OPEN (aberta, figura 35) e ajuste a roda de forma que ela toque completamente as superfícies internas das extremidades do garfo (MTBBR-Trad).

Observação: -

Variante: *blocagem, alavanca de aperto, alavanca de aperto rápido, alavanca de blocagem, blocagem rápido, fecho de aperto rápido, alavanca de fecho rápido*

Equivalente FR: *système de blocage rapide*

12- alavanca de câmbio

Código de classificação: 2.3.11

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: MTB

Definição: Peça encontrada no <guidão> da bicicleta, bem perto de onde o ciclista apoia as suas mãos. Há duas alavancas de câmbio em cada bicicleta e, quando são manipuladas pelos ciclistas, têm a função de acionar o câmbio dianteiro e traseiro, realizando, assim, a troca de marchas.

Contexto de uso: Rapidfire: **Alavanca de câmbio** que serve para trocar de marchas. Criado pela empresa japonesa Shimano, o Rapidfire constitui em um dos mais eficientes equipamentos desenvolvidos para a bicicleta, graças à rapidez na troca de marchas (MTBBR-Orig).

Observação: O termo *rapidfire* presente em nosso contexto de uso diz respeito ao termo *alavanca de câmbio*, porém foi criado apenas pela marca Shimano, não sendo usado por outras marcas e sendo muito mais conhecido por *alavanca de câmbio* ou pelas suas variantes.

Variante: *alavanca, passador de marcha, passador, trocador de marcha, trocador, manete de marcha, manete, alavanca de marcha, manete de mudança, manípulo de mudança, manípulo, desviador.*

Equivalente FR: *manette de changement de vitesse*

13- alavanca de fecho rápido

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *alavanca de blocagem rápido*

14- alavanca de freio

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *manete de freio*

15- alavanca de marcha

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *alavanca de câmbio*

16- alavanca de travão

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *manete de freio*

17- all-mountain

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *mountain bike*

18- amortecedor¹

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *suspensão dianteira*

19- amortecedor²**Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *suspensão traseira***20- amortecedor dianteiro****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *suspensão dianteira***21- amortecedor traseiro****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *suspensão traseira***22- aro****Código de classificação:** 2.2.1**Classe gramatical:** substantivo masculino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada; MTB.**Definição:** Peça presente na <roda>, geralmente feita de alumínio, que possui a função de sustentar as câmaras de ar e o pneu das bicicletas.**Contexto de uso:** Se a rotação do **aro** não for uniforme, leve a sua bicicleta ao lojista autorizado (MTBBR-Orig).**Observação:** -**Variante:** Ø**Equivalente FR:** *jante***23- avanço****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *suporte de guidão*

24- avanço de guidador

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *suporte de guidão*

25- avanço de guidão

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *suporte de guidão*

26- avanço mesa

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *suporte de guidão*

27- bicicleta all-mountain

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *mountain bike*

28- bicicleta de all-mountain

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *mountain bike*

29- bicicleta de estrada

Código de classificação: 1.1

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada.

Definição: <Bicicleta> projetada, sobretudo, para os ciclistas que buscam velocidade e *performance*, pois é composta de pneus finos, que possuem a função de diminuir o atrito com o asfalto, além do guidão e do quadro que buscam deixar o ciclista em posição mais

aerodinâmica. Como o próprio nome já diz, ela é uma bicicleta própria para rodovias, não sendo adequada para ser usada em terrenos arenosos.

Contexto de uso: Bicicleta de estrada ou speed: Utilizada sobre uma superfície onde os pneus estejam sempre em contato como solo de asfalto (CICLBR-Orig).

Observação: -

Variante: *speed; road bike*.

Equivalente FR: *vélo de route*

30- bicicleta de montanha

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *mountain bike*

31- bicicleta de MTB

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *mountain bike*

32- bike fit

Código de classificação: 4.1

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB

Definição: <Serviço> que tem como objetivo principal prevenir lesões e melhorar o conforto e o rendimento do ciclista no esporte. Inicialmente, o *bike fitter* (profissional que realiza o *bike fit*) executa testes de força e flexibilidade no ciclista, além de investigar os objetivos do mesmo. Feito isso, o *bike fitter* usa um *software* 2D ou 3D que o ajuda a encontrar o ajuste mais adequado da bicicleta para o ciclista. Sendo assim, este é um trabalho individualizado, não sendo possível reproduzir o mesmo *bike fit* em diferentes bicicletas e/ou ciclistas.

Contexto de uso:

Bike Fit – Encontrando o ajuste ideal

1. Sua bike é do tamanho ideal? Se sua bike for muito grande ou pequena, você pode perder controle e cair. Certifique-se do tamanho da bike ideal antes da compra (...) 2. O

selim está na altura correta? Quando for regular a altura do canote, atentar para as instruções do limite mínimo de inserção. 3. O selim e o canote estão devidamente apertados? O selim não deverá ter absolutamente nenhuma folga em nenhum sentido. 4. O guidão e mesa estão na altura correta para você? 5. Você consegue acionar os freios confortavelmente? Se não, você poderá alterar ajuste do manete e ângulo da posição (MTBBR-Orig).

Observação: 1) Interessante observar que não há casos do uso do substantivo *bike fit* nos sites especializados do domínio em francês, apenas *bike fitting* como substantivo. Porém, em inglês, *bike fitting* remete a ação de realizar o *bike fit*.

2) Outra observação importante é que os cursos de formação, hoje vigentes no Brasil, em *bike fit* não exigem formação/graduação prévia(s). Porém, ao buscar por um *bike fitter* é importante observar se o mesmo possui formação em Educação Física ou Fisioterapia, pois é preciso entender de anatomia do corpo humano para realizar um bom *bike fit* para o ciclista.

Variante: Ø

Equivalente FR: *bike fitting*

33- blocagem

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *alavanca de blocagem rápido*

34- blocagem rápido

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *alavanca de blocagem rápido*

35- braçadeira

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *abraçadeira de selim*

36- braçadeira de canote

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *abraçadeira de selim*

37- braçadeira de selim

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *abraçadeira de selim*

38- braço da pedivela

Código de classificação: 2.3.7

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB

Definição: Peça do <conjunto de transmissão> conectada à pedivela em uma extremidade e ao pedal na sua outra extremidade. A extremidade conectada na pedivela possui um formato de aranha, com quatro braços, ficando presa na parte interna da coroa. O braço da pedivela não deve ser escolhido aleatoriamente, pois ele deve ser proporcional ao tamanho da roda da bicicleta. Além disso, essa peça pode ser adaptada de acordo com a *performance*, se esse for o objetivo do ciclista, visto que os braços da pedivela mais longos proporcionam uma alavanca maior, deixando a pedalada mais rápida na arrancada. Nesse sentido, é uma vantagem para quem busca maior *performance* em modalidades como o ciclismo de estrada, por exemplo.

Contexto de uso: Os pedais seguram seus pés para que você possa girar os **braços da pedivela** (CICLBR-Trad).

Observação: -

Variante: *manivela*

Equivalente FR: *manivelle*

39- caixa de direção

Código de classificação: 2.4.1

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Peça acoplada ao <quadro> da bicicleta e é nela que o garfo (da bicicleta de estrada) ou a suspensão dianteira (da MTB) ficam conectados, permitindo, assim, que o ciclista manuseie o guidão corretamente.

Contexto de uso: A **caixa de direção** é acoplada ao quadro e serve para movimentar o garfo possibilitando que o ciclista direcione sua bicicleta para onde desejar (MTBBR-Orig).

Observação: -

Variante: *headset; direção ahead; aheadset; direção aheadset.*

Equivalente FR: *jeu de direction*

40- câmara de ar

Código de classificação: 2.2.3

Classe gramatical: substantivo feminino.

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Peça da <roda> que possui um formato cilíndrico e que, ao ser posicionado dentro dos pneus, recebe uma pressão (que varia de acordo com o tipo de pneu, de bicicleta e de modalidade ciclística) que será responsável por inflá-los.

Contexto de uso: Pneu sem câmara ou tubeless: não usa **câmara de ar**; o pneu é montado em um aro especial para pneus sem câmara (MTBBR-Trad).

Observação: Quando dizemos que “o pneu furou”, na maioria das vezes o furo responsável pelo esvaziar dos pneus está na câmara, e não no pneu propriamente dito (há tipos de pneus no mercado que não utilizam câmaras de ar) (CICLOBR, 2020).

Variante: *câmara-de-ar*

Equivalente FR: *chambre à air*

41- câmara-de-ar

Classe gramatical: substantivo feminino.

Observação: -

Ver: *câmara de ar*

42- câmbio

Código de classificação: 2.3.12

Classe gramatical: substantivo masculino.

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Parte do <conjunto de transmissão> responsável pelas mudanças de marchas da bicicleta.

Contexto de uso: Não troque as marchas em situações de subida, pois isso pode danificar o **câmbio** (CICLBR-Orig).

Observação: O termo *câmbio* é considerado uma variante dos termos *câmbio dianteiro*, *câmbio traseiro*, *câmbio eletrônico* e *câmbio mecânico*, visto que devido ao princípio de economia linguística, os usuários deste domínio preferem usar essa opção, podendo se referir à essas quatro opções de câmbio.

Variante: Ø

Equivalente FR: *dérailleur*

43- câmbio dianteiro

Código de classificação: 2.3.12.1

Classe gramatical: substantivo masculino.

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: <Câmbio> responsável pelas mudanças de marchas da bicicleta e seu funcionamento é resultante da passagem da corrente nas coroas da pedivela.

Contexto de uso: Para a correta regulagem do curso do **câmbio dianteiro**, este dispõe de dois parafusos de regulagem dos limites interior e exterior do curso que pode estar posicionado em locais diferentes dependendo do modelo de **câmbio dianteiro** (CICLBR-Orig).

Observação: -

Variante: *câmbio*

Equivalente FR: *dérailleur avant*

44- câmbio eletrônico

Código de classificação: 2.3.12.3

Classe gramatical: substantivo masculino.

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: < Câmbio > que possui um funcionamento parecido com o câmbio tradicional, porém pelo fato de ser eletrônico, há um esforço menor do ciclista durante a troca de marchas, o que o ajuda a poupar energia, sendo este um ótimo recurso para treinos de longa duração. Este tipo câmbio se ajusta automaticamente quando as marchas traseiras são trocadas. Além disso, a troca de marchas realizada pelo câmbio eletrônico acontece de maneira rápida e silenciosa e é possível ultrapassar 1000 km rodados na bicicleta com apenas uma única carga do mesmo.

Contexto de uso: -

Observação: O termo *câmbio eletrônico* ocorre nos manuais apenas nas listas presentes no início dos manuais, que citam os elementos que compõem as bicicletas de estrada e MTB, não havendo, portanto, contexto de uso. Após apresentar esse termo nas listas, ao retomá-lo no texto, é usado apenas a sua versão reduzida *câmbio*.

Variante: *câmbio*

Equivalente FR: *dérailleur électrique*

45- câmbio mecânico

Código de classificação: 2.3.12.4

Classe gramatical: substantivo masculino.

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: < Câmbio > responsável pela mudanças de marchas da bicicleta, porém pelo fato de ser mecânico, ele possui um parafuso que ajusta a tensão do cabo, fazendo com que haja a mudança de marchas. Quando há pouca tensão no cabo, provavelmente o câmbio vai apresentar dificuldade em subir. Nesse caso, para ajustá-lo, é preciso aumentar a tensão girando este parafuso no sentido anti-horário. Quando há muita tensão no cabo, pode ocorrer o contrário, dificuldade do câmbio em descer. Assim, é preciso afrouxar o parafuso no sentido horário.

Contexto de uso: -

Observação: O termo *câmbio mecânico* ocorre nos manuais apenas nas listas presentes no início dos manuais, que citam os elementos que compõem as bicicletas de estrada e MTB, não havendo, portanto, contexto de uso. Após apresentar esse termo nas listas, ao retomá-lo no texto, é usado apenas a sua versão reduzida *câmbio*.

Variante: *câmbio*

Equivalente FR: *dérailleur mécanique*

46- câmbio traseiro

Código de classificação: 2.3.12.2

Classe gramatical: substantivo masculino.

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: <Câmbio> responsável pela mudança de marchas da bicicleta, fazendo com que a corrente passe entre os dentes do cassete ou da catraca.

Contexto de uso: Antes de instalar o **câmbio traseiro**, as roscas devem estar limpas e lubrificadas (MTBBR-Orig).

Observação: -

Variante: *câmbio*

Equivalente FR: *dérailleur arrière*

47- canote

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *canote de selim*

48- canote de selim

Código de classificação: 2.5.2

Classe gramatical: substantivo masculino.

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Peça que tem como função fixar o <selim>, sendo que em uma extremidade ele se encaixa no quadro da bicicleta e na outra no próprio selim, podendo, assim, regular a altura do banco.

Contexto de uso: Insira o **canote do selim** no tubo do selim até a altura desejada (CICLBR-Orig).

Observação: -

Variante: *canote; espigão de selim; tubo de espigão.*

Equivalente FR: *tige de selle*

49- capacete

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *capacete de ciclismo*

50- capacete de bicicleta

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *capacete de ciclismo*

51- capacete de ciclismo

Código de classificação: 3.1

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: <Acessório> de extrema importância para a proteção do ciclista, visto que o ciclismo é um esporte arriscado, no sentido de que as bicicletas podem atingir altas velocidades. Ele deve ficar bem posicionado na cabeça, cobrindo, pelo menos, parte da testa e não podendo ficar frouxo. Em caso de acidente, o capacete é responsável por tornar a batida da cabeça no chão mais suave, protegendo, assim, o crânio e, consequentemente, o cérebro.

Contexto de uso: Utilize sempre um **capacete** de proteção aprovado quando circular com a bicicleta e observe as instruções do fabricante relativas ao tamanho, a utilização e aos cuidados (CICLBR-Trad).

Observação: -

Variante: *capacete, capacete de bicicleta, capacete de proteção.*

Equivalente FR: *casque de vélo*

52- capacete de proteção

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *capacete de ciclismo*

53- caramanhola

Código de classificação: 3.2

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: <Acessório> conhecido também como garrafinha de água, que os ciclistas levam durante os pedais e que fica apoiada num suporte no quadro da bicicleta.

Contexto de uso: **Caramanhola:** reservatório preso a um suporte fixo ao quadro para transportar líquidos em geral - utilizada por atletas de ciclismo, MTB e cicloturismo (CICLBR-Orig).

Observação: -

Variante: *garrafa*

Equivalente FR: *bidon*

54- cassette

Código de classificação: 2.3.2

Classe gramatical: substantivo masculino.

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Peça que compõe o <conjunto de transmissão> da bicicleta e por ser fixado na roda traseira da mesma, consegue posicionar a corrente em várias posições diferentes. Ele se diferencia da catraca, pois possuem encaixes diferentes no cubo.

Contexto de uso: A corrente deve ser substituída entre 1500 a 2000 km de modo a evitar desgaste acentuado dos pratos da pedaleira, das roldanas do desviador traseiro e do **cassete** (MTBBR-Trad).

Observação: -

Variante: Ø

Equivalente FR: *cassette*

55- catraca

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *catraca de roda livre*

56- catraca de roda livre

Código de classificação: 2.3.3

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: MTB

Definição: Peça do <conjunto de transmissão> que permite que a roda gire livremente em um sentido, quando o ciclista está pedalando e que, quando ele está parado, é responsável por travar a roda no outro sentido. A diferença entre cassete e catraca é que o cassete se encaixa nas estrias (também conhecidas como *freehub*) do cubo de roda livre, enquanto a catraca fica rosqueada no cubo. Nesse sentido, dar manutenção no cassete é mais fácil do que na catraca.

Contexto de uso: A marcha número 1 aponta a relação mais leve entre todas as **catracas da roda livre**, ideal para situações de subida, em que o esforço exigido é maior. Ao girar o comando para frente, a corrente desce tornando a relação mais pesada, portanto ideal para atingir maiores velocidades em situações de descida ou planas (MTBBR-Orig).

Observação: -

Variante: *catraca*

Equivalente FR: *cliquet*

57- chainstay

Código de classificação: 2.4.2

Classe gramatical: substantivo masculino.

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Peça do <quadro>, em formato de tubo, que compõe o quadro da bicicleta e que conecta o eixo traseiro da mesma com o movimento central.

Contexto de uso: Proteção do **chainstay**: o protetor de película adesiva transparente aplicado na superfície superior da escora direita proporciona proteção limitada contra danos na estrutura ou no acabamento causados pela corrente (CICLBR-Orig).

Observação: -

Variante: *triângulo traseiro*

Equivalente FR: *triangle arrière*

58- conjunto de transmissão

Código de classificação: 2.3

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: <Parte da bicicleta> formada pelas coroas, correntes, cassete, movimento central e pedivela. Ele é responsável por fazer as rodas girarem, através da força aplicada pelo ciclista no pedal.

Contexto de uso: O **conjunto de transmissão** da bicicleta transmite potência à roda traseira (CICLBR-Orig).

Observação: -

Variante: *sistema de transmissão*

Equivalente FR: *chaîne de transmission*

59- coroa

Código de classificação: 2.3.4

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Peça do <conjunto de transmissão> fixada no movimento central, responsável por apoiar a corrente em posições diferentes no câmbio dianteiro, fazendo com que haja a troca de marchas.

Contexto de uso: Evite cruzamentos extremos, **coroa** pequena com dois pinhões menores ou **coroa** grande como dois pinhões maiores (CICLBR-Orig).

Observação: -

Variante: *prato*

Equivalente FR: *plateau*

60- coroa dentada¹

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *coroa frontal*

61- coroa dentada²

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *coroa pequena*

62- coroa externa

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *coroa frontal*

63- coroa frontal

Código de classificação: 2.3.4.1

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Peça que compõe a <coroa> e que fixada no braço da pedivela. Normalmente, o tamanho da coroa é definido pela quantidade de dentes que ela possui, influenciando diretamente na força gerada pela pedivela, quando o ciclista aciona os pedais.

Contexto de uso: É na pedivela onde se encontra a **coroa frontal**, que por sua vez fica acoplada ao movimento central (MTBBR-Orig).

Observação: A coroa frontal possui anéis maiores, ou seja, ela possui uma engrenagem maior.

Variante: *coroa grande, coroa superior, coroa dentada, coroa externa, prato grande, prato de pedaleira, prato de pedaleiro.*

Equivalente FR: *plateau denté*

64- coroa grande

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *coroa frontal*

65- coroa pequena

Código de classificação: 2.3.5.1

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Peça que compõe a <coroa> e que, assim como a coroa frontal, também está fixada no braço da pedivela e, por sua vez, estão acopladas ao eixo do movimento central. Normalmente, o tamanho da coroa é definido pela quantidade de dentes que ela possui, influenciando diretamente na força gerada pela pedivela, quando o ciclista aciona os pedais.

Contexto de uso: **Coroa pequena** com dois pinhões menores ou coroa grande como dois pinhões maiores (CICLBR-Orig).

Observação: A coroa pequena possui anéis menores, ou seja, ela possui uma engrenagem menor.

Variante: *Coroa dentada, coroa menor, prato de corrente*

Equivalente FR: *plateau intérieur*

66- coroa grande

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *coroa frontal*

67- coroa menor

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *coroa pequena*

68- coroa superior

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *coroa frontal*

69- corrente**Código de classificação:** 2.3.6**Classe gramatical:** substantivo feminino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada; MTB.**Definição:** Peça do <conjunto de transmissão> composta de elos metálicos e flexíveis que liga a coroa da pedivela ao cassete ou catraca da roda traseira, formando, então, o sistema de tração da bicicleta.**Contexto de uso:** Use inicialmente as mãos, para rosquear o pedal direito na pedivela que está no mesmo lado da **corrente** (CICLBR-Orig).**Observação:** -**Variante:** Ø**Equivalente FR:** *chaîne***70- cubo****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *cubo de roda livre***71- cubo de roda****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *cubo de roda livre***72- cubo de roda dianteira****Código de classificação:** 2.2.4.1**Classe gramatical:** substantivo masculino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada; MTB.**Definição:** <Cubo de roda livre> localizado na roda dianteira.**Contexto de uso:** -**Observação:** 1) O termo *cubo de roda dianteira* ocorre nos manuais apenas nas listas presentes no início dos manuais, que citam os elementos que compõem as bicicletas de estrada e MTB, não havendo, portanto, contexto de uso. Após apresentar esse termo nas

listas, ao retomá-lo no texto, é usado as suas variantes (que também são apresentadas suas formas reduzidas) *cubo* e *cubo de roda*.

2) Os eixos do cubo de roda variam de largura e diâmetro de acordo com o garfo/suspensão e quadro em que serão montados. Nesse sentido, as estruturas dos cubos também sofrem variações. Por isso, alguns cubos atualmente possuem adaptadores para o uso em diferentes quadros ou garfos.

Variante: *cubo dianteiro*

Equivalente FR: *moyeu avant*

73- cubo de roda livre

Código de classificação: 2.2.4

Classe gramatical: substantivo masculino.

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Peça da <roda> que conecta o eixo da mesma nos raios, fazendo com que haja uma sustentação das mesmas, além de ser responsável por possibilitar uma rolagem macia das rodas. Seu sistema pode apresentar rolamentos ou esferas.

Contexto de uso: A manete faz com que o freio aplique pressão a um disco preso ao **cubo da roda** (CICLBR-Trad).

Observação: O termo *cubo de roda livre* ocorre nos manuais apenas nas listas presentes no início dos manuais, que citam os elementos que compõem as bicicletas de estrada e MTB, não havendo, portanto, contexto de uso. Após apresentar esse termo nas listas, ao retomá-lo no texto, é usado as suas variantes (que também são apresentadas em suas formas reduzidas) *cubo* e *cubo de roda*. Por isso, em nosso contexto de uso só conseguimos encontrar trechos que continham as variantes e não o termo preferencial.

Variante: *cubo*; *cubo de roda*.

Equivalente FR: *moyeu*

74- cubo de roda traseira

Código de classificação: 2.2.4.2

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: <Cubo de roda livre> localizado na roda traseira.

Contexto de uso: -

Observação: 1) O termo *cubo de roda traseira* ocorre nos manuais apenas nas listas presentes no início dos manuais, que citam os elementos que compõem as bicicletas de estrada e MTB, não havendo, portanto, contexto de uso. Após apresentar esse termo nas listas, ao retomá-lo no texto, é usado as suas variantes (que também são apresentadas suas formas reduzidas) *cubo* e *cubo de roda*.

2) Os eixos do cubo de roda variam de largura e diâmetro de acordo com o garfo/suspensão e quadro em que serão montados. Nesse sentido, as estruturas dos cubos também sofrem variações. Por isso, alguns cubos atualmente possuem adaptadores para o uso em diferentes quadros ou garfos. Além disso, no cubo traseiro, há o mecanismo de engate e é importante salientar que quanto mais pontos de engate, menos rotação da pedivela é necessária para tracionar a roda, podendo também significar mais atrito contra a rolagem da roda.

Variante: *cubo traseiro*

Equivalente FR: *moyeu arrière*

75- cubo dianteiro

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *cubo de roda dianteira*

76- cubo traseiro

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *cubo de roda traseira*

77- desviador

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *alavanca de câmbio*

78- direção ahead**Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** -**Ver:** *caixa de direção***79- direção aheadset****Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** -**Ver:** *caixa de direção***80- disco de freio****Código de classificação:** 2.6.2.3.1**Classe gramatical:** substantivo masculino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada; MTB.**Definição:** Peça que compõe o <freio a disco> e que se encontra preso no cubo. Quando as pastilhas de freio entram em contato com este disco é gerado atrito, iniciando o processo de frenagem.**Contexto de uso:** Durante o uso, um freio a disco e o disco em si podem ficar muito quentes, podendo queimar a pele. Além disso, as bordas do disco podem ser afiadas, podendo cortar a pele. Não toque o freio a disco ou o **disco de freio** quando estiverem quentes ou o disco estiver girando (CICLBR-Trad).**Observação:** -**Variante:** *disco de travão***Equivalente FR:** *disque de frein***81- disco de travão****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** As variantes que contêm o item lexical *travão* são as preferidas pelos manuais traduzidos para o português de Portugal.**Ver:** *disco de freio*

82- down tube**Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *tubo inferior***83- espigão de selim****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *canote de selim***84- fecho de aperto rápido****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *alavanca de blocagem rápido***85- fita de guidão****Código de classificação:** 2.1.1**Classe gramatical:** substantivo feminino.**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada.

Definição: Fita que fica enrolada no <guidão> da bicicleta de estrada e que possui a função de garantir a aderência das mãos do ciclista, visto que elas podem escorregar devido ao suor. Além disso, a fita também tem o objetivo de deixar a pegada das mãos no guidão mais confortável, ajudando a suportar a posição mais aerodinâmica do ciclista durante os pedais.

Contexto de uso: Enrole a **fita de guidão** de forma segura de modo que os botões não se movam (CICLBR-Trad).

Observação: -**Variante:** Ø**Equivalente FR:** *ruban de cintre*

86- forqueta

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: Variante preferida nos manuais traduzidos para o português de Portugal.

Ver: *garfo*

87- freio a disco

Código de classificação: 2.6.2.3

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: <Freio> composto por rotores (discos) que ficam presos no cubo, além das manetes, que podem ser hidráulicas ou mecânicas, conduítes e pinças (ou calípers), estruturas estas que contêm as pastilhas. A função dos calípers é pressionar as pastilhas contra os discos, iniciando, assim, o processo de frenagem.

Contexto de uso: Freio a disco: Acionado por um cabo, esse tipo de freio apresenta boa performance de frenagem e baixa manutenção (MTBBR-Orig).

Observação: Este freio é mais moderno e mais eficiente que existe atualmente, sendo mais comum nas MTBs, porém as Bicicletas de Estrada estão aderindo a este modelo com maior frequência.

Variante: *freio de disco, travão de disco*

Equivalente FR: *frein à disque*

88- freio a disco hidráulico

Código de classificação: 2.6.2.3.2

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: <Freio a disco> composto por um reservatório para óleo ou fluido, que fica localizado nas manetes. Quando o ciclista aciona as manetes, o óleo ou o fluido passa por uma mangueira, dando início ao processo de frenagem do disco.

Contexto de uso: Para alinhar um freio a disco hidráulico: 1. Afrouxe os parafusos de fixação do freio; 2. Puxe totalmente a alavanca e aperte os parafusos com 11,3-12,4 Nm (MTBBR-Trad).

Observação: -

Variante: *travão de disco hidráulico*

Equivalente FR: *frein à disque hydraulique*

89- freio a disco mecânico

Código de classificação: 2.6.2.3.3

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Quando o ciclista aciona as manetes deste <freio a disco>, a frenagem acontece através do funcionamento de cabos e conduítes. Diferente do hidráulico, este freio não possui um reservatório para óleo ou fluido.

Contexto de uso: -

Observação: O termo *freio a disco mecânico* ocorre nos manuais apenas nas listas presentes no início dos manuais, que citam os elementos que compõem as bicicletas de estrada e MTB, não havendo, portanto, contexto de uso. Após apresentar esse termo nas listas, ao retomá-lo no texto, é usado apenas a sua versão reduzida *freio a disco*.

Variante: *travão de disco mecânico*

Equivalente FR: *frein à disque mécanique*

90- freio cantilever

Código de classificação: 2.6.2.5

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: MTB

Definição: <Freio> composto por manetes de freio, cabos, hastes de acionamento e as sapatas de freio. Quando o ciclista aciona as manetes, elas puxam os cabos que ficam presos nas hastes de acionamento e, assim, as sapatas pressionam a lateral do aro gerando atrito e, conseqüentemente, diminuição da velocidade.

Contexto de uso: **Freios cantilever:** sistema em que as sapatas de freios funcionam em forma de triângulo. Comum em bicicletas mais antigas e infantis (MTBBR-Orig).

Observação: -

Variante: *travão cantilever*

Equivalente FR: *frein cantilever*

91- freio de disco

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *freio a disco*

92- freio ferradura

Código de classificação: 2.6.2.4

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada

Definição: <Freio> que possui um funcionamento semelhante ao freio cantilever : quando o ciclista aciona as manetes de freio, localizadas no guidão, os cabos ligados a elas puxam as sapatas de freio, pressionando, assim, as laterais do aro e ocorrendo, então, o processo de frenagem.

Contexto de uso: Certifique-se de que os freios dianteiros e traseiros funcionam corretamente. Existem diferentes tipos de freios na Sense: **freios de tipo ferradura**, as manetes de freio estão ligadas às sapatas que são pressionadas contra o aro. Freios a disco, as manetes de freio estão ligadas a pinças que são pressionadas contra o disco de freio (CICLBR-Orig).

Observação: Os freios ferraduras são utilizados em grande escala nas Bicicletas de Estrada pelo fato de serem leves e potentes, o que é muito importante quando se está em uma velocidade alta nas rodovias. Mesmo com o crescimento do freio a disco, o ferradura ainda é o preferido dos ciclistas de estrada, devido aos fatos anteriormente citados e também pela facilidade de manutenção dos mesmos. A desvantagem da utilização do ferradura é com relação ao clima, pois em dias chuvosos o freio perde um pouco da aderência com o aro, que se encontra molhado e sujo.

Variante: *freio tipo ferradura, travão tipo ferradura, travão de aro*

Equivalente FR: *frein à mâchoires*

93- freio tipo ferradura

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *freio ferradura*

94- freio v-brake

Código de classificação: 2.6.2.6

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: MTB

Definição: Este <freio> é a versão mais moderna do freio cantilever. O seu funcionamento é igual ao cantilever: quando o ciclista aciona as manetes de freio, localizadas no guidão, os cabos ligados a elas puxam as sapatas de freio, pressionando, assim, as laterais do aro e ocorrendo, então, o processo de frenagem. A diferença entre cantilever e *v-brake* se dá pela facilidade de acionar os freios, pois é preciso menor esforço nas manetes.

Contexto de uso: Freios *v-brake*: sistema em que as sapatas de freios funcionam em forma de um quadrado, o que proporciona mais força e eficácia na frenagem. É a evolução do cantilever. Por ser eficiente, é largamente utilizado no Mountain Bike, especialmente no Cross Country (MTBBR-Orig).

Observação: O freio *v-brake* é muito popular e preferido entre os ciclistas, devido ao fato de terem um preço mais acessível e uma manutenção mais fácil, se comparado com outros tipos de freios. Nesse sentido, ele está presente também em bicicletas simples no mercado.

Variante: *travão v-brake*

Equivalente FR: *frein v-brake*

95- full suspension

Código de classificação: 2.4.4.3

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: MTB

Definição: Parte do <sistema de suspensão> localizada na suspensão dianteira e na suspensão traseira, conectadas ao quadro da bicicleta.

Contexto de uso: QUADRO: É o corpo da bicicleta. Liga todos os componentes. Disponíveis nos modelos hard tail, soft tail ou **full suspension** (MTBBR-Orig).

Observação: A bicicleta com *full suspension* costuma ser a opção preferida dos ciclistas que pedalam em terrenos técnicos, pois ela pode trazer mais conforto e performance nas trilhas e percursos mais difíceis.

Variante: *suspensão total*

Equivalente FR: *full suspension, suspension intégrale*

96- gancheira

Código de classificação: 2.4.8

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Peça localizada na parte traseira do <quadro> e é nela que o câmbio traseiro fica parafusado. Além de ser responsável por manter o câmbio traseiro preso ao quadro, ela também tem como função manter o alinhamento correto do mesmo, visando uma troca de marchas perfeita. No mais, caso o câmbio quebre ou amasse, a gancheira protege o quadro, visto que é flexível.

Contexto de uso: Gancheira: Suporte em alumínio que prende o câmbio traseiro ao quadro. Tem como objetivo ser flexível para evitar danos ao quadro, caso o câmbio sofra algum impacto (CICLBR-Orig).

Observação: -

Variante: Ø

Equivalente FR: *patte de dérailleur*

97- garfo

Código de classificação: 2.4.3

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada

Definição: Peça do <quadro> conectada com o sistema de direção (guidão e mesa) da bicicleta de estrada, que tem como função segurar a roda dianteira da mesma.

Contexto de uso: Sempre verifique se as rodas dianteira e traseira, selim com canote, pedais e guidão com suporte estão bem fixados no quadro e **garfo** e se o freio está regulado, freando antes de usar sua bicicleta (CICLBR-Orig).

Observação: -

Variante: *forqueta*

Equivalente FR: *fourche*

98- garfo de suspensão**Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *suspensão dianteira***99- garrafa****Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** -**Ver:** *caramanhola***100- guidão****Código de classificação:** 2.1.3**Classe gramatical:** substantivo masculino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada; MTB.**Definição:** <Parte da bicicleta> fixada na mesa, responsável por orientar a direção da bicicleta. É no guidão que se encontra as manetes de freio, alavancas de câmbio e manoplas no caso das MTBs e o STI e as fitas de guidão no caso das bicicletas de estrada.**Contexto de uso:** A manete localizada na parte direita do **guidão** aciona o freio traseiro; a manete localizada na parte esquerda do **guidão** aciona o freio dianteiro (MTBBR-Orig).**Observação:** O termo *guidão* denomina o mesmo conceito no domínio das bicicletas de estrada e das MTBs. Porém, é importante salientar que eles possuem um formato diferente, visto que o guidão da MTB ajuda o ciclista a ficar de maneira mais vertical na bicicleta, trazendo mais conforto para ele. Enquanto na bicicleta de estrada, é o oposto, o guidão favorece a posição mais aerodinâmica, colaborando, assim, para que ele pedale mais rápido.**Variante:** *guiador***Equivalente FR:** *cintre***101- guiador****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** Variante preferida nos manuais traduzidos para o português de Portugal.**Ver:** *guidão*

102- guiador aerodinâmico**Código de classificação:** 2.1.3.1**Classe gramatical:** substantivo masculino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada.**Definição:** <Parte da bicicleta> fixada na mesa, responsável por orientar a direção da bicicleta. É no guiador aerodinâmico que se encontra o STI e as fitas de guidão.**Contexto de uso:** Algumas bicicletas de Triatlo ou Estrada estão equipadas com extensores de **guiador aerodinâmicos** ou de Triatlo (CICLBR-Trad).**Observação:** O termo *guiador*, geralmente, é a variante preferida nos manuais traduzidos para o português de Portugal. Porém, o termo *guiador aerodinâmico* carrega um conceito específico de um tipo de guidão próprio das Bicicletas de Estrada. Nesse sentido, ele é considerado um termo preferencial e não uma variante de *guidão*.**Variante:** Ø**Equivalente FR:** *guidon aérodynamique***103- headset****Classe gramatical:** substantivo masculino.**Observação:** -**Ver:** *caixa de direção***104- headtube****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *tubo de direção***105- manete¹****Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** -**Ver:** *alavanca de câmbio*

106- manete²

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *manete de freio*

107- manete de marcha

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *alavanca de câmbio*

108- manete de freio

Código de classificação: 2.6.1

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: MTB

Definição: Peça do <sistema de freio> localizada no guidão da bicicleta e que, ao ser acionada pelas mãos do ciclista, é responsável por ativar o freio dianteiro e traseiro.

Contexto de uso: Como ajustar a distância da **manete de freio** até ao guidão: localize o parafuso de ajuste entre a manete e o guidão; para aumentar o curso, rode o parafuso no sentido dos ponteiros do relógio; para reduzir o curso, rode o parafuso no sentido contrário aos ponteiros do relógio (...) (MTBBR-Orig).

Observação: -

Variante: *alavanca de freio; manete de travão; manípulo de travão; alavanca de travão*

Equivalente FR: *levier de frein*

109- manete de mudança

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *alavanca de câmbio*

110- manete de travão

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *manete de freio*

111- manípulo¹

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *alavanca de câmbio*

112- manípulo²

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *manete de freio*

113- manípulo de mudança

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *alavanca de câmbio*

114- manípulo de travão

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *manete de freio*

115- manivela

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *braço da pedivela*

116- manopla

Código de classificação: 2.1.2

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: MTB

Definição: Peça fixada no <guidão> das MTBs, que tem como função acomodar as mãos do ciclista, evitando, assim, o cansaço ou dores nas mãos. Para tanto, ela costuma ser feita de um tecido macio e confortável.

Contexto de uso: **Manoplas** e extensões de guidão soltas podem causar perda de controle e queda (MTBBR-Orig).

Observação: -

Variante: *punho, punho de guidador*

Equivalente FR: *poignée*

117- mesa

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *suporte de guidão*

118- mesa de guidão

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *suporte de guidão*

119- mountain bike

Código de classificação: 1.2

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: MTB

Definição: <Bicicleta> desenvolvida não só para terrenos montanhosos, mas também para trilhas, estradas rurais, enfim, todo tipo de terreno. Mesmo que seja um modelo mais simples, esta bicicleta deve ser leve, proporcionando conforto ao ciclista, mas, ao mesmo tempo, ela deve ser resistente e trazer segurança para o mesmo, além de ser uma bicicleta durável.

Contexto de uso: Uma **mountain bike** hard tail é simplesmente uma bicicleta de montanha sem suspensão traseira e em alguns casos não possuem também a suspensão dianteira (MTBBR-Orig).

Observação: -

Variante: *bicicleta de MTB, all-mountain, bicicleta all-mountain, bicicleta de all-mountain, off-road, bicicleta de montanha.*

Equivalente FR: *vélo tout-terrain*

120- movimento central**Código de classificação:** 2.3.8**Classe gramatical:** substantivo masculino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada; MTB.**Definição:** Peça que compõe o <conjunto de transmissão> e que permite o movimento de rotação da pedivela.**Contexto de uso: Movimento central:** Conjunto de peças que fixa o pedivela (MTBBR-Orig).**Observação:** -**Variante:** Ø**Equivalente FR:** *boîtier de pédalier*

121- off-road**Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** -**Ver:** *mountain bike*

122- passador**Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** -**Ver:** *alavanca de câmbio*

123- passador de marcha**Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *alavanca de câmbio*

124- pastilha**Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** -**Ver:** *pastilha de freio*

125- pastilha de freio**Código de classificação:** 2.6.2.3.4**Classe gramatical:** substantivo feminino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada; MTB.**Definição:** Parte do <freio a disco> que auxilia no processo de frenagem. Quando as mãos do ciclista acionam os freios através das manetes, as pinças apertam as pastilhas de freio contra os discos de freio, gerando, assim, a frenagem.**Contexto de uso:** Para remover as pastilhas do freio a disco: 1. Remova a roda; 2. Com seus dedos ou um alicate, segure a lingueta de instalação da **pastilha de freio** e remova a pastilha (CICLBR-Trad).**Observação:** As pastilhas de freio são produzidas em material orgânico ou cerâmica, permitindo que o atrito entre as pastilhas e o disco de freio seja eficiente e evitando que elas riscuem o disco.**Variante:** *pastilha, pastilha de travão***Equivalente FR:** *plaquette de frein***126- pastilha de travão****Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** As variantes que contêm o item lexical *travão* são as preferidas pelos manuais traduzidos para o português de Portugal.**Ver:** *pastilha de freio***127- pedal****Código de classificação:** 2.3.9**Classe gramatical:** substantivo masculino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada; MTB.**Definição:** Peça do <conjunto de transmissão> fixada na pedivela e é sobre ela que os pés do ciclista ficam apoiados.**Contexto de uso:** Para verificar se os rolamentos do **pedal** estão bem ajustados, mova os **pedais** de cima para baixo e da esquerda para a direita (CICLBR-Orig).**Observação:** -**Variante:** Ø**Equivalente FR:** *pédale*

128- pedaleira**Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** -**Ver:** *pedivela***129- pedaleiro****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *pedivela***130- pedivela****Código de classificação:** 2.3.1**Classe gramatical:** substantivo feminino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada; MTB.**Definição:** Peça do <conjunto de transmissão> acoplada no eixo do movimento central e formada por mais três peças: as coroas dentadas (podendo haver uma, duas ou três coroas) e as duas alavancas usadas para fixar os pedais.**Contexto de uso:** A corrente conecta a coroa da **pedivela** à roda traseira (CICLBR-Trad).**Observação:** É muito comum encontrarmos usos do termo *pedivela* no masculino, por exemplo: “Coloque uma mão **no pedivela** e outra no canote; mova **o pedivela** na direção contrária” (MTBBR-Orig).**Variante:** *pedaleiro; pedaleira*.**Equivalente FR:** *pédalier***131- pinça****Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** -**Ver:** *pinça de freio***132- pinça de freio****Código de classificação:** 2.6.2.3.5**Classe gramatical:** substantivo feminino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Parte do <freio a disco> fixada no quadro e na suspensão dianteira (MTB) ou no garfo (Bicicleta de Estrada). Quando as mãos do ciclista acionam os freios através das manetes, as pinças apertam as pastilhas de freio contra os discos de freio, gerando, assim, a frenagem.

Contexto de uso: O sistema de freios é formado por: - manete de freio/reservatório de fluido; - tubo hidráulico; e - **pinça de freio** a disco (MTBBR-Orig).

Observação: -

Variante: *pinça, pinça de travão.*

Equivalente FR: *étrier de frein*

133- **pinça de travão**

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: As variantes que contêm o item lexical *travão* são as preferidas pelos manuais traduzidos para o português de Portugal.

Ver: *pinça de freio*

134- **pinhão**

Código de classificação: 2.3.10

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Parte do <conjunto de transmissão> com formato de um disco dentado. O conjunto de pinhões forma o cassete.

Contexto de uso: Quando tiver a intenção de mudar de velocidade, continue pedalando com normalidade, mas sem forçar, acionando a manete de marchas até que a corrente assente corretamente no **pinhão** e coroa selecionados (CICLBR-Orig).

Observação: -

Variante: Ø

Equivalente FR: *pignon*

135- pneu**Código de classificação:** 2.2.7**Classe gramatical:** substantivo masculino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada; MTB.**Definição:** Parte da <roda> que fica em contato com o solo, permitindo que haja aderência e atrito adequados entre eles, possibilitando, então, o arranque, a frenagem e a pilotagem. Para tanto, o pneu é feito de borracha.**Contexto de uso:** Antes de iniciar a regulagem do freio recomendamos encher os **pneus** da bicicleta, de acordo com a recomendação do fabricante, especificada na lateral dos mesmos (MTBBR-Orig).**Observação:** -**Variante:** Ø**Equivalente FR:** *pneu***136- prato****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *coroa***137- prato de corrente****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *coroa pequena***138- prato de pedaleira****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *coroa frontal***139- prato de pedaleiro****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *coroa frontal*

140- prato grande**Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *coroa frontal***141- punho****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *manopla***142- punho de guidador****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *manopla***143- quadro****Código de classificação:** 2.4**Classe gramatical:** substantivo masculino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: <Parte da bicicleta> considerada como a principal estrutura da bicicleta, pois é nela que todos os outros componentes estão conectados. Na parte superior, encontra-se o selim e, na parte inferior, o câmbio dianteiro, o movimento central e a pedivela. Na frente, encontra-se o garfo (da Bicicleta de Estrada) ou a suspensão (da MTB) e na parte de trás, a roda, o câmbio traseiro e o freio traseiro. Os quadros mais modernos são feitos de fibra de carbono, por serem ultraleves, porém ainda há quadros feitos de alumínio, aço carbono, cromo, entre outros materiais.

Contexto de uso: Perceba que sua bicicleta possui um número de identificação - número do **quadro** anotado na braçadeira do selim (CICLBR-Orig).

Observação: -**Variante:** Ø**Equivalente FR:** *cadre*

144- raio**Código de classificação:** 2.2.5**Classe gramatical:** substantivo masculino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada; MTB.**Definição:** Peça que compõe a <roda>, feita de barras metálicas que unem o cubo ao aro.**Contexto de uso:** Antes de instalar o aro, certificar se a fita de aro está montada de forma que as cabeças dos **raios** não furem a câmara de ar (MTBBR-Orig).**Observação:** -**Variante:** Ø**Equivalente FR:** *rayon***145- road bike****Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** -**Ver:** *bicicleta de estrada***146- roda****Código de classificação:** 2.2.6**Classe gramatical:** substantivo feminino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada; MTB.**Definição:** <Parte da bicicleta> formada pelo pneu, aro, raios e cubo, podendo ou não ter câmara de ar no pneu.**Contexto de uso:** Verifique se as **rodas** estão bem centradas e bem apertadas no quadro e no garfo (CICLBR-Orig).**Observação:** -**Variante:** Ø**Equivalente FR:** *roue***147- rolo****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *rolo de treino*

148- rolo de treino

Código de classificação: 3.3

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: <Acessório> que permite que o ciclista pedale sem sair do lugar.

Contexto de uso: Os quadros em carbono KTM não são adequados para **rolos de treino** fixos. Use apenas em **rolos de treino** de roda livre (MTBBR-Trad).

Observação: Existem vários tipos de rolo, os mais usados são o rolo solto e o rolo *cycletrainer*. No rolo solto, a bicicleta não fica presa em lugar nenhum, o ciclista coloca a bicicleta em cima dele e pedala normalmente. Para tanto, o ciclista precisa ter experiência em subir e descer do rolo e equilíbrio durante a pedalada, para não cair. Por isso, ele é indicado para ciclistas mais experientes, visto que o risco de queda é grande. Além disso, esse tipo de rolo permite uma pedalada mais natural, mais parecida como uma pedalada na rua. Já no *cycletrainer*, o eixo da roda traseira é preso por uma estrutura presente no rolo e a roda dianteira fica apoiada normalmente no chão. Neste caso, a bicicleta fica estática e, por isso, ele proporciona mais segurança para o ciclista, principalmente para os iniciantes.

Variante: *rolo*

Equivalente FR: *rouleau d'entraînement*

149- sapata de freio

Código de classificação: 2.6.2.6.1

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: MTB

Definição: Parte do <freio cantilever> ou <freio v-brake> que auxilia no processo de frenagem. Quando as mãos do ciclista acionam os freios através das manetes, os cabos ligados a elas puxam as sapatas de freio, pressionando, assim, as laterais do aro e ocorrendo, então, o processo de frenagem.

Contexto de uso: O sistema de **sapatas de freios** funciona em forma de um quadrado que proporciona mais força e eficácia na frenagem (MTBBR-Orig).

Observação: As sapatas de freio são feitas de borracha ou de materiais específicos para aros de carbono, visto que elas não podem sofrer com altas temperaturas e/ou pancadas, pois podem quebrar.

Variante: *sapata de travão*

Equivalente FR: *patin de frein*

150- sapata de travão

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: As variantes que contêm o item lexical *travão* são as preferidas pelos manuais traduzidos para o português de Portugal.

Ver: *sapata de freio*

151- sapatilha

Código de classificação: 3.4

Classe gramatical: substantivo feminino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: <Acessório> usado nos pés, próprio para o ciclismo, permitindo que o ciclista fique mais seguro, pois ele fica preso aos pedais, evitando, assim, que os pés escorreguem. Além disso, a sapatilha é formada por um solado rígido, possibilitando uma pedalada mais eficiente. No solado, há um trilho que é onde fica instalado o taco e através dele o ciclista consegue fixar a sapatilha no pedal.

Contexto de uso: Sapatilha: calçado especial para pedalar (CICLBR-Orig).

Observação: Há diferentes tipos de sapatilhas, a depender da modalidade de ciclismo escolhida.

Variante: Ø

Equivalente FR: *chaussure de vélo*

152- selim

Código de classificação: 2.5

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: <Parte da bicicleta> onde o ciclista fica sentado, também conhecida como banco.

Contexto de uso: O **selim** deve estar colocado à altura adequada para a utilização e ao tamanho do ciclista (CICLBR-Orig).

Observação: -

Variante: Ø

Equivalente FR: *selle*

153- seat tube

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *tubo de selim*

154- sistema de freio

Código de classificação: 2.6

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB

Definição: <Parte da bicicleta> formada pelas alavancas de freio, pelos cabos e conduítes e pelo freio em si. Alguns fatores interferem na qualidade do sistema de freio, entre eles o peso, a facilidade de regulagem e manutenção, o controle da frenagem, etc. Há vários tipos de freios, como, por exemplo, os cantilevers, os *v-brake*, os ferraduras, os freios a disco, entre outros. A escolha do tipo de freio pode variar de acordo com a modalidade de ciclismo, os ferraduras, por exemplo, são mais usados no Ciclismo de Estrada, enquanto que os *v-brake* são mais usados nas MTBs.

Contexto de uso: Um **sistema de freios** que apresente danos ou não esteja ajustado corretamente pode diminuir seu controle e fazer com que você caia. Faça uma inspeção completa dos freios antes de cada vez que for andar na bicicleta (MTBBR-Trad).

Observação: -

Variante: *sistema de frenagem, sistema de travão*

Equivalente FR: *système de frein*

155- sistema de frenagem

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *sistema de freio*

156- sistema de suspensão

Código de classificação: 2.4.4

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: MTB

Definição: Parte do <quadro> que absorve a energia dos impactos causados pelos terrenos irregulares. Devido a força da gravidade, é preciso que o sistema de suspensão seja formado por recursos adequados, mantendo, assim, a eficiência da pedalada e protegendo o ciclista com um amortecimento de qualidade.

Contexto de uso: A sujidade, a lama e outros contaminantes podem causar um desgaste ou fadiga prematura na suspensão. Para limpar o **sistema de suspensão**, utilize um pano ou uma escova de cerdas moles com água e sabão (MTBBR-Trad).

Observação: -

Variante: Ø

Equivalente FR: *système de suspension*

157- sistema de transmissão

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *conjunto de transmissão*

158- sistema de transmissão integrada

Código de classificação: 2.3.13

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada

Definição: Parte do <conjunto de transmissão>, conhecido como STI, que interliga a alavanca de freio e os trocadores de marcha nas Bicicletas de Estrada. Sua função é trazer mais segurança e conforto para o ciclista, visto que o mesmo pode mudar as marchas ou freiar no mesmo local, sem precisar soltar as mãos do guidão.

Contexto de uso: Bicicletas equipadas com alavancas de câmbio Shimano **STI** e três coroas podem trocar as marchas da frente melhor se você segurar a alavanca por um momento antes de soltá-la (CICLBR-Trad).

Observação: Em 1980 foram criados o STI (Shimano) e o Ergo Power (Campagnolo), integrando as manetes de freio as alavancas de marcha, que assim como hoje, permitem trocas de marchas sem tirar as mãos do guidão. O design desse componente mudou muito dessa época para cá, com o aumento da área de contato de 3 para 6cm quando seguramos por cima das manetes, tornando a bike mais segura e conforto na empunhadura,

principalmente para longas distâncias e principalmente quando pedalamos em pé em uma subida (PEDALERIA, 2017).

A sigla STI significa, na verdade, *Shimano Total Integration*, pois a marca Shimano foi a primeira a desenvolver esse sistema. Porém, outras marcas, como a Campagnolo, também foram desenvolvendo sistemas parecidos e todos, apesar de terem seus próprios nomes, ficaram conhecidos como STI. Aos poucos, esse sistema foi sendo popularizado e ficou conhecido como *Sistema de transmissão integrada*, usando também a mesma sigla, STI. O termo *Shimano Total Integration* não ocorre em nossos *corpora*, por isso, optamos por deixar *Sistema de transmissão integrada* como o termo de entrada em nosso dicionário, pois ele também é mais conhecido dessa maneira.

Variante: *STI*

Equivalente FR: *Shimano Total Integration, STI*

159- sistema de travão

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: Variante preferida nos manuais traduzidos para o português de Portugal.

Ver: *sistema de freio*

160- speed

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *bicicleta de estrada*

161- STI

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *sistema de transmissão integrada*

162- suporte de caramanhola

Código de classificação: 3.5

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: <Acessório> fixado no quadro da bicicleta, que tem a função de carregar a caramanhola, de maneira que ela não caia da bicicleta, quando ela está em movimento. Além disso, caso este suporte tenha dois pontos de fixação, é possível fixar um porta objetos, sendo útil, principalmente, em pedais mais longos.

Contexto de uso: O torque recomendado para aperto do **suporte de caramanhola** é de 3.9Nm (MTBBR-Orig).

Observação: -

Variante: *suporte de garrafa*

Equivalente FR: *porte-bidon*

163- suporte de garrafa

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *suporte de caramanhola*

164- suporte de guidão

Código de classificação: 2.1.4

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada; MTB.

Definição: Peça onde o <guidão> é afixado, também conhecida como mesa ou avanço. Fica preso na espiga do garfo (podendo ser no garfo da Bicicleta de Estrada ou na suspensão da MTB), por meio da caixa de direção.

Contexto de uso: O guidão está conectado ao restante do conjunto através do **suporte de guidão** (CICLBR-Orig).

Observação: -

Variante: *mesa de guidão, mesa, avanço mesa, avanço, avanço de guidão, avanço de guiador.*

Equivalente FR: *potence de guidon*

165- suspensão¹

Classe gramatical: substantivo feminino

Observação: -

Ver: *suspensão dianteira*

166- suspensão²**Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** -**Ver:** *suspensão traseira***167- suspensão de garfo****Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** -**Ver:** *suspensão dianteira***168- suspensão dianteira****Código de classificação:** 2.4.4.1**Classe gramatical:** substantivo feminino.**Domínio de origem:** MTB

Definição: Parte do <sistema de suspensão> presente em todas as bicicletas de MTB, responsável por acomodar a roda dianteira. Ela fica conectada ao sistema de direção da bicicleta, que é formado por guidão e mesa, e passa pelo quadro através da caixa de direção.

Contexto de uso: O comprimento máximo da forqueta é uma especificação de teste de segurança importante para a bicicletas de montanha com **suspensão dianteira** (MTBBR-Trad).

Observação: -

Variante: *suspensão, garfo de suspensão, suspensão de garfo, amortecedor dianteiro, amortecedor.*

Equivalente FR: *suspension avant***169- suspensão total****Classe gramatical:** substantivo feminino**Observação:** -**Ver:** *full suspension*

170- suspensão traseira**Código de classificação:** 2.4.4.2**Classe gramatical:** substantivo feminino.**Domínio de origem:** MTB

Definição: Parte do <sistema de suspensão> presente nas bicicletas com *full suspension*, ou seja, quando há suspensão dianteira e traseira na mesma bicicleta. O objetivo dessa peça é trazer ainda mais conforto para o ciclista, se comparado com as bicicletas que possuem suspensão dianteira apenas, amortecendo ainda mais os impactos que acontecem nos terrenos montanhosos e irregulares.

Contexto de uso: Uma mountain bike hard tail é simplesmente uma bicicleta de montanha sem **suspensão traseira** e em alguns casos não possuem também a suspensão dianteira (MTBBR-Orig).

Observação: -**Variante:** *suspensão, amortecedor traseiro, amortecedor.***Equivalente FR:** *suspension arrière***171- top tube****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *tubo superior***172- travão cantilever****Classe gramatical:** substantivo masculino

Observação: As variantes que contêm o item lexical *travão* são as preferidas pelos manuais traduzidos para o português de Portugal.

Ver: *freio cantilever***173- travão de aro****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *freio ferradura*

174- travão de disco

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: As variantes que contêm o item lexical *travão* são as preferidas pelos manuais traduzidos para o português de Portugal.

Ver: *freio a disco*

175- travão de disco hidráulico

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: As variantes que contêm o item lexical *travão* são as preferidas pelos manuais traduzidos para o português de Portugal.

Ver: *freio a disco hidráulico*

176- travão de disco mecânico

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: As variantes que contêm o item lexical *travão* são as preferidas pelos manuais traduzidos para o português de Portugal.

Ver: *freio a disco mecânico*

177- travão tipo ferradura

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: As variantes que contêm o item lexical *travão* são as preferidas pelos manuais traduzidos para o português de Portugal.

Ver: *freio ferradura*

178- travão v-brake

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: As variantes que contêm o item lexical *travão* são as preferidas pelos manuais traduzidos para o português de Portugal.

Ver: *freio v-brake*

179- trocador**Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *alavanca de câmbio***180- trocador de marcha****Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *alavanca de câmbio***181- tubeless****Código de classificação:** 3.6**Classe gramatical:** substantivo masculino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada, MTB.

Definição: <Acessório> usado para a vedação dos pneus mais modernos e que substitui as tradicionais câmaras de ar. Os pneus com tubeless ficam presos diretamente ao aro, ficando, assim, vedados e não havendo necessidade de se usar a câmara de ar.

Contexto de uso: A roda é composta por cubo, raios e aro. Sobre o aro é montado o pneu, no qual no sistema mais vulgar, o pneu de arame ou kevlar, está colocada a câmara de ar. Para proteger a câmara de ar sensível, é colocada ou colada uma fita de aro sobre a base do aro, a qual muitas vezes tem pontas afiadas. Além disso existem pneus tubulares, que são colados sobre aros especiais. Um terceiro sistema são pneus sem câmaras de ar *tubeless*, que também precisam de aros especiais (CICLBR-Trad).

Observação: O fato do pneu com tubeless ser, em média, meio quilo mais leve do que o pneu tradicional e a libragem utilizada ser menor, faz com que os ciclistas que buscam alta performance preferirem este modelo. Outra vantagem do tubeless é que mesmo que o pneu fure, não é preciso parar para trocá-lo, a vedação do mesmo permite que o ar não escape, permitindo que o ciclista continue pedalando até finalizar o treino ou a prova.

Variante: Ø**Equivalente FR:** *tubeless*

182- tubo de direção**Código de classificação:** 2.4.1.1**Classe gramatical:** substantivo masculino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada, MTB.**Definição:** Parte da <caixa de direção> onde fica encaixado o garfo da Bicicleta de Estrada ou a suspensão da MTB.**Contexto de uso:** O número de série do quadro está localizado abaixo do movimento central. O do garfo está logo abaixo do **tubo de direção**, entre as astes (CICLBR-Orig).**Observação:** -**Variante:** *headtube***Equivalente FR:** *tube de direction*

183- tubo de espigão**Classe gramatical:** substantivo masculino**Observação:** -**Ver:** *canote de selim*

184- tubo de selim**Código de classificação:** 2.4.7**Classe gramatical:** substantivo masculino**Domínio de origem:** Ciclismo de Estrada, MTB.**Definição:** Parte do <quadro> que fica localizado no centro do mesmo e é onde o canote de selim se encontra afixado.**Contexto de uso:** Em quadros com **tubo de selim** mais longo, cuja altura ultrapassa o tubo superior, o espigão do selim deveria ser inserido no quadro, pelo menos até estar abaixo do tubo superior ou abaixo da escora superior (CICLBR-Trad).**Observação:** -**Variante:** *seat tube***Equivalente FR:** *tube de selle*

185- tubo horizontal

Classe gramatical: substantivo masculino

Observação: -

Ver: *tubo superior*

186- tubo inferior

Código de classificação: 2.4.6

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada, MTB.

Definição: Parte do <quadro> onde o suporte de caramanhola se encontra afixado.

Contexto de uso: O alumínio é menos dúctil que o aço, mas pode-se esperar que a forqueta e o quadro possam torcer ou dobrar-se. Se o impacto for mais forte o tubo principal pode partir-se em tensão e o **tubo inferior** dobrar-se. Se o impacto for ainda mais forte o tubo superior pode partir-se, o tubo inferior dobrar-se e partir, deixando a forqueta e o tubo da direcção separados do triângulo principal (MTBBR-Trad).

Observação: -

Variante: *down tube*

Equivalente FR: *tube inférieur*

187- tubo superior

Código de classificação: 2.4.5

Classe gramatical: substantivo masculino

Domínio de origem: Ciclismo de Estrada, MTB.

Definição: Parte do <quadro> que conecta o tubo de direcção ao tubo de selim.

Contexto de uso: O alumínio é menos dúctil que o aço, mas pode-se esperar que a forqueta e o quadro possam torcer ou dobrar-se. Se o impacto for mais forte o tubo principal pode partir-se em tensão e o tubo inferior dobrar-se. Se o impacto for ainda mais forte o **tubo superior** pode partir-se, o tubo inferior dobrar-se e partir, deixando a forqueta e o tubo da direcção separados do triângulo principal (MTBBR-Trad).

Observação: Um dos critérios usados para escolher o tamanho ideal da bicicleta para o ciclista é a medida deste tubo.

Variante: *top tube, tubo horizontal*

Equivalente FR: *tube supérieur*

6. ANÁLISE DOS DADOS

Como vimos no capítulo de fundamentação teórica, as bicicletas de MTB surgiram quase 100 anos depois das bicicletas de estrada. Vimos também que as bicicletas de estrada foram sendo adaptadas, até, aos poucos, surgir uma bicicleta própria para pedalar em terrenos montanhosos ou estradas de terra. Nesse sentido, muitas peças desses veículos são iguais e, por isso, muitos termos aqui presentes serão os mesmos no CICLBR e no MTBBR e no CICLFR e no MTBFR. Por isso, iniciamos as nossas análises com os termos presentes em comum no CICLBR e no MTBBR, para então partirmos para os termos que só ocorrem no CICLBR e, em seguida, para os termos que só ocorrem no MTBBR. O mesmo caminho acontece com os termos em francês, organizamos uma seção com termos que ocorrem no CICLFR e no MTBFR, em seguida os termos presentes somente no CICLFR e, por fim, os termos que ocorrem apenas no MTBFR.

6.1 Análise dos termos que ocorrem no CICLBR e no MTBBR

Iniciamos as nossas análises em português dos termos que estão presentes tanto no CICLBR quanto no MTBBR, ou seja, são termos que denominam o conceito de peças em comum entre as bicicletas de estrada e de MTB, não havendo diferença entre elas. Como já discutimos ao longo de nossas análises, não há só diferença entre essas bicicletas, mas há também muitas semelhanças e isso se reflete na terminologia do domínio. Toda essa seção é fundamentada em Freixa (2005 e 2014). Nesse sentido, vejamos a tabela 1.

Tabela 1 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *abraçadeira de selim*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLBR Orig	MTBBROrig		CICLBR Trad	MTBBR Trad
<i>abraçadeira</i>	4	15	<i>abraçadeira</i>	49	44
<i>abraçadeira do selim</i>	0	7	<i>abraçadeira de espigão de selim</i>	11	14
<i>abraçadeira de selim</i>	0	4	<i>abraçadeira de selim</i>	6	4
<i>braçadeira</i>	30	29	<i>braçadeira</i>	17	15
<i>braçadeira de canote</i>	2	3			
<i>braçadeira de selim</i>	5	5			

Fonte : elaborado pela autora

Vemos que, na tabela 1, há uma vasta quantidade de termos que denominam o mesmo conceito. Neste caso, o termo preferencial é *abraçadeira de selim*, pois é o termo presente em sites especializados do domínio. Sendo assim, partimos para a classificação de suas variantes.

Podemos observar que os termos *abraçadeira* e *braçadeira* possuem mais ocorrências dos que os outros, porém não são termos preferenciais, visto que são *reduções de extensão*, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), ou seja, a extensão do item lexical *de selim* é suprimida, sem alteração de sentido do mesmo. Esse fator está relacionado as *causas discursivas*, mais especificamente, ao fenômeno de *economia linguística*, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2005), por isso, os falantes ao reduzirem os termos, tendem a usá-los com mais frequência. Além disso, o termo *braçadeira* sofre também uma *redução de base*, segundo os preceitos de Freixa (2014), visto que perdeu a primeira letra, pelo mesmo motivo anteriormente citado, sem alteração de sentido do mesmo.

Assim como o termo *braçadeira*, o termo *braçadeira de selim* também é considerado uma *redução de base*, segundo os fundamentos de Freixa (2014), do termo preferencial *abraçadeira de selim*. A primeira letra da base do termo é apagada, sem alteração de sentido. Novamente, este fator está relacionado as *causas discursivas*, ou seja, a *economia linguística*, de acordo com Freixa (2005).

Em seguida, temos o termo *abraçadeira do selim* que é uma *variante morfossintática*, segundo Freixa (2014), pois há uma *variação de preposição*, ou seja, a preposição *de* na sua forma preferencial é substituído por *de + artigo*, na sua forma variante, sem alterar o seu sentido inicial. A causa de variação pode estar relacionada com *causas prévias*, de acordo com Freixa (2005), visto que há muitas possibilidades da língua variar.

Por fim, temos o termo *abraçadeira de espigão de selim*. Ele é considerado uma *variante lexical* com *variação de extensão*, segundo Freixa (2014), visto que a extensão *de selim* do termo preferencial é substituída por *de espigão de selim*, sem alteração de sentido dos mesmos. Com relação ao termo *braçadeira de canote*, ele é classificado como *variante complexa com parentesco formal* do termo preferencial, ainda de acordo com Freixa (2014), visto que há um item lexical em comum entre eles que é *braçadeira*, permitindo que seja possível classificá-los dessa maneira. A seguir, adicionamos o quadro 11 para melhor entendermos a classificação dessas variantes.

Quadro 11 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>abraçadeira de selim</i>	termo preferencial
<i>Abraçadeira</i>	redução de extensão
<i>Braçadeira</i>	redução de extensão e de base
<i>braçadeira de selim</i>	redução de base
<i>abraçadeira do selim</i>	variante morfossintática – variação de preposição
<i>abraçadeira de espigão de selim</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>braçadeira de canote</i>	variante complexa com parentesco formal

Fonte : elaborado pela autora

As causas dessa variação dos termos presentes no quadro 11 estão relacionadas as *causas prévias*, segundo os preceitos propostos por Freixa (2005), devido a *arbitrariedade do signo linguísticos* e as *possibilidades de variação da língua*.

Passamos, a seguir, para os termos presentes na tabela 2, que se referem a peça chamada de *mesa*.

Tabela 2 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *suporte de guidão*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLBROrig	MTBBROrig		CICLBRTRad	MTBBRTRad
<i>Mesa</i>	34	14	<i>avanço de guiador</i>	2	3
<i>mesa de guidão</i>	0	1	<i>avanço de guidão</i>	2	0
<i>suporte de guidão</i>	20	29	<i>avanço mesa</i>	8	0

Fonte : elaborado pela autora

O termo *mesa* é o mais conhecido entre os usuários do domínio, porém não é o termo preferencial, pois o termo *suporte de guidão* é o termo mais encontrado nos sites especializados do domínio. Entendemos que *mesa* é uma variante mais popular. Sendo assim, o termo preferencial é *suporte de guidão*. Nesse sentido, o termo *mesa de guidão* é considerado uma *variante lexical* com *variação de base*, segundo os critérios adotados por Freixa (2014), ou seja, o item lexical *suporte* é substituído por *mesa*, sem alterar o sentido do mesmo. E, assim, entendemos que o termo *mesa* é uma *redução de extensão*, ainda segundo Freixa (2014), do termo *mesa de guidão*, pois o item lexical *guidão* é suprimido, também sem prejuízo no sentido dele. Devido a economia linguística, o termo *mesa* se tornou muito frequente no domínio do ciclismo.

Com relação aos termos *avanço de guiador*, *avanço de guidão* e *avanço mesa*, estas opções parecem ser as preferidas nos manuais traduzidos para o português de Portugal, visto que *avanço* é uma *variante lexical*, segundo Freixa (2014), do termo *mesa*, porém pouca usada no português do Brasil. Por isso, *avanço de guiador* é considerado como *variante complexa com parentesco formal* do termo preferencial, ainda segundo Freixa (2014), pois o item lexical *guiador* é a opção preferida nos manuais traduzidos para o português de Portugal, porém ele é uma variante lexical do termo *guidão*, ou seja, *guiador* e *guidão* denominam o mesmo conceito. Sendo assim, os termos *suporte de guidão* e *avanço de guiador* possuem uma semelhança do ponto de vista da sua expressão, por isso são considerados variantes com parentesco formal.

Já o termo *avanço de guidão* é considerado uma *variante lexical* com *variação de base*, de acordo com Freixa (2014), pois o item lexical *suporte* é substituído por *avanço*, sem alteração de sentido do mesmo. Por fim, temos o termo *avanço mesa* que é

considerado uma *variante complexa sem parentesco formal* do termo preferencial, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), pois não há semelhança, do ponto de vista da expressão do termo, entre *suporte de guidão* e *avanço mesa*, porém, mesmo assim, eles denominam o mesmo conceito. Afim de facilitar o entendimento dessas variantes, adicionamos o quadro 12.

Quadro 12– classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>suporte de guidão</i>	termo preferencial
<i>mesa de guidão</i>	variante lexical – variação de base
<i>mesa</i>	redução de extensão de <i>mesa de guidão</i>
<i>avanço de guiador</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>avanço de guidão</i>	variante lexical - variação de base
<i>avanço mesa</i>	variante complexa sem parentesco formal

Fonte : elaborado pela autora

As causas das variantes presentes no quadro 12 estão relacionadas as *causas prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, segundo o a metodologia adotada por Freixa (2005); as variantes que possuem o item lexical *avanço* ocorrem, preferencialmente, nos manuais traduzidos para o português de Portugal, isso indica que são *variantes geográficas*, ainda de acordo com Freixa (2005); e, *causas discursivas*, devido a *criatividade, ênfase e expressividade* dos usuários desse domínio.

A seguir, discutimos os termos presentes na tabela 3, que denominam o conceito de *blocagem rápido*.

Tabela 3 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *alavanca de blocagem rápido*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLBR Orig	MTBBR Orig		CICLBR Trad	MTBBRTrad
<i>alavanca de aperto</i>	6	2	<i>alavanca de aperto</i>	24	33
<i>alavanca de aperto rápido</i>	4	1	<i>alavanca de aperto rápido</i>	12	18
<i>alavanca de blocagem</i>	4	8	<i>alavanca de blocagem rápido</i>	9	7

<i>blocagem</i>	34	53	<i>alavanca de fecho rápido</i>	4	4
			<i>blocagem</i>	43	40
			<i>blocagem rápido</i>	30	27
			<i>fecho de aperto rápido</i>	12	24

Fonte : elaborado pela autora

Na tabela 3, apresentamos todas as variantes concernentes ao termo *alavanca de blocagem rápido*, que é o termo preferencial desta subseção. Nesse sentido, os termos *alavanca de blocagem*, *blocagem rápido* e *blocagem* são *reduções* do termo preferencial, de acordo com os pressupostos de Freixa (2014), sendo o primeiro uma *redução de extensão*, pois o item lexical *rápido* é suprimido. No caso do segundo, é considerado uma *redução de base*, pois o item lexical *alavanca* é apagado. E, por fim, o termo *blocagem* é considerado uma *redução de base* e de *extensão*, visto que os itens lexicais *alavanca* e *rápido* são apagados. Essa situação acontece devido as *causas discursivas*, segundo Freixa (2005), mais especificamente, a *economia linguística*, por isso, em geral, as versões reduzidas dos termos são mais usadas entre os usuários do domínio.

Há também em nossos *corpora* os termos *alavanca de aperto rápido*, *alavanca de aperto*, *alavanca de fecho rápido* e *fecho de aperto rápido*. O termo *alavanca de aperto rápido* é considerado uma *variante lexical* com *variação de extensão*, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2014), pois o item lexical *blocagem* é substituído por *aperto*, sem alterar o sentido do mesmo. Além disso, o termo *alavanca de aperto* é sua *redução de extensão*, visto que o item lexical *rápido* é apagado, também sem alterar o conceito que o termo denomina.

Ademais, o termo *alavanca de fecho rápido* também é considerado como *variante lexical* com *variação de extensão*, segundo Freixa (2014), pois o item lexical *blocagem* é substituído por *fecho*, sem alterar o conceito que o termo denomina. Já o termo *fecho de aperto rápido* é considerado uma *variante complexa com parentesco formal*, também de acordo com Freixa (2014), pois os itens lexicais que o compõem são completamente diferentes do termo preferencial, porém há um item em comum entre eles, *rápido*, por isso o parentesco formal. Adicionamos, a seguir, o quadro 13 com a classificação dessas variantes.

Quadro 13 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>alavanca de blocagem rápido</i>	termo preferencial
<i>alavanca de blocagem</i>	redução de extensão
<i>blocagem rápido</i>	redução de base
<i>Blocagem</i>	redução de base e de extensão
<i>alavanca de aperto rápido</i>	variante lexical – variação de extensão do termo preferencial
<i>alavanca de aperto</i>	redução de extensão de <i>alavanca de aperto rápido</i>
<i>alavanca de fecho rápido</i>	variante lexical – variação de extensão do termo preferencial
<i>fecho de aperto rápido</i>	variante complexa com parentesco formal do termo preferencial

Fonte : elaborado pela autora

As causas das reduções, apresentadas no quadro 13, são *discursivas*, de acordo com os critérios pressupostos por Freixa (2005), como mencionamos anteriormente, devido a *economia linguística*. Com relação as variantes, as causas podem ser *prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguísticos* e as *possibilidades de variação da língua*; e *discursivas*, mais especificamente, devido a *criatividade, ênfase e expressividade* dos falantes do domínio, que, novamente, usam o recurso das metáforas para nomear o termo, visto que os itens lexicais *fecho* e *aperto* se relacionam com a ação de fechar, apertar, pela qual essa peça da bicicleta é responsável.

Logo após, apresentamos os termos que denominam o conceito de *caixa de direção*, que estão presentes na tabela 4.

Tabela 4 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *caixa de direção*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLBROrig	MTBBROrig		CICLBRTRad	MTBBRTRad
<i>caixa de direção</i>	16	18	<i>aheadset</i>	9	0
<i>direção ahead</i>	2	4	<i>caixa de direção</i>	36	20
<i>headset</i>	6	15	<i>direção aheadset</i>	4	0
			<i>headset</i>	5	9
			<i>sistema a-head</i>	0	4

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial nesta subseção é *caixa de direção*, pois é o termo que ocorre nos sites especializados do domínio em português. Sendo assim, o termo *direção headset* é considerado como *variante complexa com parentesco formal*, de acordo com os pressupostos de Freixa (2014), pois o item lexical *direção* se mantém em sua forma variante. Há também o termo *direção ahead*, que é considerado uma *redução de extensão* do termo *direção headset*, segundo Freixa (2014), pois uma parte da extensão do termo é suprimida, sem alteração de sentido do mesmo. Porém, ele também é considerado uma *variante complexa com parentesco formal* do termo preferencial, pelo mesmo motivo do termo *direção headset*.

No caso do termo *headset*, ele é considerado uma *variante complexa sem parentesco formal*, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), do termo *caixa de direção*, pois não há nenhum item lexical em comum entre eles, porém um pode ser trocado pelo outro sem alterar o sentido que o termo preferencial denomina. Já *headset* é considerado uma *redução de base* do termo *headset*, pois a vogal *a* é apagada, também sem alterar o sentido do termo e também uma *variante complexa sem parentesco formal* do termo preferencial, pelo mesmo motivo do termo *headset*. Por fim, temos *sistema a-head* que também é considerado uma *variante complexa sem parentesco formal*, de acordo com Freixa (2014), do termo preferencial, por não haver nenhum item lexical em comum entre eles. Vejamos o quadro 14 com a classificação dessas variantes.

Quadro 14 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>caixa de direção</i>	termo preferencial
<i>direção headset</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>direção ahead</i>	redução de extensão de <i>direção headset</i> ; variante complexa com parentesco formal do termo preferencial.
<i>Aheadset</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>Headset</i>	redução de base de <i>aheadset</i> ; variante complexa sem parentesco formal do termo preferencial.
<i>sistema a-head</i>	variante complexa sem parentesco formal

Fonte : elaborado pela autora

As causas dessas variações estão ligadas, sobretudo, as *causas interlinguísticas*, segundo os fundamentos de Freixa (2005), devido *convivência do termo local com o “empréstimo”*, ou seja, os termos *aheadset* e suas variantes são provenientes da língua

inglesa e, devido a convivência do termo local *caixa de direção* com o empréstimo *aheadset*, foram surgindo todas essas variantes.

Seguindo com as nossas análises, os próximos termos são *câmara de ar* e *câmara-de-ar*. A seguir, adicionamos a tabela 5 com esses termos presentes.

Tabela 5 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *câmara de ar*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLBR Orig	MTBBR Orig		CICLBR Trad	MTBBR Trad
<i>câmara de ar</i>	14	28	<i>câmara de ar</i>	46	11
<i>câmara-de-ar</i>	0	0	<i>câmara-de-ar</i>	23	27

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial desta seção é o termo *câmara de ar*, pois é a opção mais usada nos manuais originalmente escritos em português e também é a opção preferida nos sites especializados do domínio. O termo *câmara-de-ar* é considerado uma *variante morfossintática* de estrutura diferente, segundo os pressupostos de Freixa (2014), pois a única coisa que mudou do termo preferencial para a sua variante foi o uso do hífen. A seguir, o quadro 15 com essa classificação proposta.

Quadro 15 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>câmara de ar</i>	termo preferencial
<i>câmara-de-ar</i>	variante morfossintática – estrutura diferente

Fonte : elaborado pela autora

Se observamos o uso da variante *câmara-de-ar*, observamos que essa opção somente ocorre nos manuais traduzidos para o português. Nesse sentido, segundo a discussão proposta por Freixa (2005), ela ocorre em manuais originalmente escritos em outras línguas e que foram traduzidos para o português e, por isso, acreditamos que *câmara-de-ar* também é considerado como uma *variante geográfica*.

Logo após, discutimos os termos que denominam o conceito de *câmbio* da bicicleta de estrada e da MTB.

Tabela 6 – ocorrência dos termos que significam tipos de câmbios

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLBR Orig	MTBBR Orig		CICLBR Trad	MTBBR Trad
<i>câmbio</i>	78	54	<i>câmbio</i>	95	16
<i>câmbio dianteiro</i>	15	22	<i>câmbio dianteiro</i>	37	2
<i>câmbio eletrônico</i>	4	0	<i>câmbio traseiro</i>	41	0
<i>câmbio mecânico</i>	5	0			
<i>câmbio traseiro</i>	23	10			

Fonte : elaborado pela autora

Nesta subseção, os termos *câmbio dianteiro*, *câmbio eletrônico*, *câmbio mecânico* e *câmbio traseiro* denominam conceitos diferentes, ou seja, não há um termo preferencial e, conseqüentemente, não há variantes. O que acontece aqui é que o termo *câmbio* pode ser considerado como uma *redução de extensão*, de acordo com Freixa (2014), de qualquer um dos termos citados na tabela, ou seja, devido as *causas discursivas*, segundo Freixa (2005), mais especificamente, a *economia linguística*, a redução *câmbio* é muito mais usada do que os termos em sua forma expandida.

Também entendemos que há *câmbio*¹, *câmbio*², *câmbio*³ e *câmbio*⁴, ou seja, são termos homônimos, isto é, quatro termos que são iguais sob o ponto de vista de sua expressão, mas que denominam conceitos diferentes, pois o termo *câmbio* pode denominar o conceito de *câmbio dianteiro* ou *câmbio eletrônico* ou *câmbio mecânico* ou *câmbio traseiro*. Nesse sentido, quando usamos a sua versão reduzida, devemos saber exatamente a qual tipo de câmbio estamos nos referindo, para que não haja confusão no entendimento dele. Provavelmente, os usuários do domínio podem usar o termo *câmbio* retomando algo que já foi dito antes ou usá-lo de uma maneira mais geral, se não houver a necessidade de especificar a qual termo eles se referem. Adicionamos o quadro 16 para ajudar no entendimento desta análise.

Quadro 16 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
Termos homônimos e redução de extensão das formas expandidas: <i>câmbio</i> ¹ <i>câmbio</i> ² <i>câmbio</i> ³ <i>câmbio</i> ⁴	Formas expandidas: <i>câmbio dianteiro</i> <i>câmbio elétrico</i> <i>câmbio mecânico</i> <i>câmbio traseiro</i>

Fonte : elaborado pela autora

Depois das análises dos termos presentes na tabela 6, seguimos com a tabela 7.

Tabela 7 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *capacete de ciclismo*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLBR Orig	MTBBR Orig		CICLBR Trad	MTBBR Trad
<i>capacete</i>	5	9	<i>capacete</i>	136	145
<i>capacete de bicicleta</i>	0	2	<i>capacete de bicicleta</i>	2	3
<i>capacete de ciclismo</i>	3	0	<i>capacete de ciclismo</i>	0	1
<i>capacete de proteção</i>	0	0	<i>capacete de proteção</i>	7	13

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial desta seção é o termo *capacete de ciclismo*, pois é o termo que mais ocorre nos sites especializados. O termo *capacete* é o que mais ocorre em nossos corpora, porém ele é uma *redução de extensão* do termo preferencial e dos demais, de acordo com os preceitos de Freixa (2014). Como já discutimos em outras seções, isso acontece devido as *causas discursivas*, mais especificamente, ao princípio de *economia linguística*, segundo a teoria defendida por Freixa (2005).

Já com relação aos termos *capacete de bicicleta* e *capacete de proteção* temos duas *variantes lexicais* com variação da extensão do termo, segundo Freixa (2014), ou seja, o item lexical *ciclismo* é substituído por *bicicleta* ou *proteção*, sem alterar o sentido do termo preferencial. A seguir, adicionamos o quadro 17 com a classificação dessas variantes.

Quadro 17 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>capacete de ciclismo</i>	termo preferencial
<i>Capacete</i>	redução de extensão
<i>capacete de bicicleta</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>capacete de proteção</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Essas variantes presentes no quadro 17 acontecem devido as *causas prévias*, previstas por Freixa (2005), mais especificamente devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, que permitem que os falantes do domínio troquem o item lexical *ciclismo* por *bicicleta*, ou seja, a língua está variando, mas o sentido é o mesmo. Ou, até mesmo, substituir o item lexical *ciclismo* por *proteção*, visto que proteger o ciclista é a função do capacete. Nesse sentido, entendemos que o signo é arbitrário e a língua varia a todo momento.

Após analisarmos os termos presentes na tabela 7, damos continuidade com os termos da tabela 8.

Tabela 8 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *chainstay*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLBR Orig	MTBBR Orig		CICLBR Trad	MTBBR Trad
<i>chainstay</i>	6	2	<i>chainstay</i>	3	3
			<i>triângulo traseiro</i>	2	3

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial da tabela 8 é *chainstay*, pois é o termo que está presente nos sites especializados e nos sites das fabricantes das bicicletas. O termo *triângulo traseiro* é considerado uma *variante complexa sem parentesco formal*, segundo os pressupostos de Freixa (2014), pois não há nada em comum nos itens lexicais do termo preferencial e da sua variante. As causas dessa variação estão ligadas as *causas interlinguísticas*, de acordo com Freixa (2005), mais especificamente devido a *convivência do termo “local” com o empréstimo*, visto que o termo preferencial é um termo em inglês. Nesse sentido, é possível que o termo *triângulo traseiro* tenha surgido, visto que a peça *chainstay* é em formato de triângulo e fica localizada na parte traseira da bicicleta, portanto, mais fácil

para os usuários usar a sua versão metafórica em português. A seguir, adicionamos o quadro 18 com a classificação dessa variante.

Quadro 18 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>Chainstay</i>	termo preferencial
<i>triângulo traseiro</i>	variante complexa sem parentesco formal

Fonte : elaborado pela autora

Em seguida, na tabela 9, temos os termos *conjunto de transmissão* e *sistema de transmissão*, ou seja, termos denominativos da peça que engloba o pedivela, cassete, corrente e câmbios.

Tabela 9 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *conjunto de transmissão*

	CICLBR Orig	MTBBR Orig		CICLBR Trad	MTBBR Trad
<i>conjunto de transmissão</i>	4	7	<i>conjunto de transmissão</i>	0	0
<i>sistema de transmissão</i>	2	0	<i>sistema de transmissão</i>	9	9

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial, neste caso, é *conjunto de transmissão*, pois além de ser o termo que mais ocorre nos *corpora* de manuais originalmente escritos em português, também é o termo que mais ocorre nos sites especializados. Nesse sentido, entendemos que *sistema de transmissão* é uma *variante lexical* com *variação de base*, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), pois o item lexical *conjunto* é trocado pelo item lexical *sistema*, sem alteração de sentido do termo inicial. A seguir, o quadro 19, com a classificação dessa variante.

Quadro 19 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>conjunto de transmissão</i>	termo preferencial
<i>sistema de transmissão</i>	variante lexical – variação de base

Fonte : elaborado pela autora

A causa da variação presente no quadro 19 é devido as *causas prévias*, mais precisamente devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, segundo os pressupostos de Freixa (2005), já que o termo *conjunto de transmissão* se refere ao conjunto de peças que ele abrange, enquanto que *sistema de transmissão* se refere ao fato de ser um sistema de peças que trabalham em conjunto.

A seguir, entramos nos termos que se referem a peça chamada de cubo das bicicletas de estrada e das MTBs. Vejamos a tabela 10.

Tabela 10 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *cubo de roda livre*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLBR Orig	MTBBR Orig		CICLBR Trad	MTBBR Trad
<i>Cubo</i>	20	42	<i>cubo</i>	110	113
<i>cubo de roda livre</i>	3	1	<i>cubo de roda</i>	15	11
<i>cubo dianteiro</i>	0	4	<i>cubo de roda dianteira</i>	2	3
<i>cubo traseiro</i>	0	3	<i>cubo de roda traseira</i>	3	2
			<i>cubo dianteiro</i>	0	2
			<i>cubo traseiro</i>	0	3

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial nesta seção é o termo *cubo de roda livre*, pois, apesar de ter uma ocorrência baixa, é o termo que ocorre nos sites especializados. Sendo assim, o termo *cubo de roda* é considerado uma *redução de extensão* do termo preferencial, de acordo com os pressupostos de Freixa (2014), e devido ao fenômeno da *economia linguística*, já possui uma ocorrência maior do que o termo preferencial.

Além disso, temos *cubo de roda*¹ e *cubo de roda*², pois um denomina o conceito de *cubo de roda dianteira* e o outro *cubo de roda traseira*, pois, apesar de denominarem o mesmo conceito, um está localizado da roda dianteira da bicicleta e o outro na traseira, ou seja, se tornam termos mais específicos, devido a especificação da sua localização nas bicicletas. Há, ainda, versões mais reduzidas desses termos, que são *cubo traseiro* e *cubo dianteiro*. Também são considerados *reduções de extensão*, segundo os critérios propostos por Freixa (2005), de *cubo de roda traseira* e *cubo de roda dianteira*.

Temos, ainda, o termo *cubo* que também é considerado uma *redução de extensão* do termo preferencial e, por ser uma opção ainda menor e mais fácil de ser usada, possui uma ocorrência muito maior do que os outros. A causa deste termo, assim como do caso anterior, também está ligada as *causas discursivas*, mais especificamente, a *economia linguística*, segundo Freixa (2005). Para o termo *cubo*, também temos *cubo*¹ e *cubo*², também fazendo referência ao cubo localizado na roda dianteira e ao cubo localizado na roda traseira. Para facilitar o entendimento dessas classificações, há, a seguir, o quadro 20.

Quadro 20 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>cubo de roda livre</i>	termo preferencial
<i>cubo de roda</i> ¹ <i>cubo de roda</i> ²	redução de extensão do termo preferencial e dos termos: <i>cubo de roda dianteira</i> <i>cubo de roda traseira</i>
<i>cubo</i> ¹ <i>cubo</i> ²	redução de extensão dos termo preferencial e dos termos: <i>cubo dianteiro</i> <i>cubo traseiro</i>

Fonte : elaborado pela autora

Passemos a tabela 11, em que estão presentes os termos *disco de freio* e *disco do travão*.

Tabela 11 – ocorrência do termo que denomina o mesmo conceito de *disco de freio*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLBROrig	MTBBROrig		CICLBRTtrad	MTBBRTtrad
<i>disco de freio</i>	5	2	<i>disco de travão</i>	44	22

Fonte : elaborado pela autora

O termo considerado preferencial é *disco de freio*, pois é o termo presente nos sites especializados no domínio no Brasil. Já *disco de travão* é considerado uma *variante lexical* com *variação de extensão*, segundo Freixa (2014), visto que o item lexical *freio* é trocado por *travão* sem alterar o conceito que os termos denominam. A variante *disco de*

travão ainda é considerada como *variante geográfica*, de acordo com os critérios defendidos por Freixa (2005), pois essa opção somente ocorre nos manuais traduzidos para o português de Portugal. Logo abaixo, adicionamos o quadro 21 com a classificação dessa variante.

Quadro 21 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>disco de freio</i>	termo preferencial
<i>disco de travão</i>	variação lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Iniciamos, então, a discussão dos termos que denominam o conceito de *freios* tanto das bicicletas de estrada quanto das MTB. O único tipo de freio que é o mesmo nas duas modalidades é o freio a disco, que fica localizado no cubo das bicicletas. Eles se diferem dos freios existentes somente na bicicleta de estrada ou somente na MTB que ficam localizados no aro das mesmas e que serão discutidos na seção dos termos que só ocorrem no *corpus* CICLBR e na seção dos termos que só ocorrem no *corpus* MTBBR, respectivamente.

Tabela 12 – ocorrência dos termos que compõem o sistema conceitual *freios*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLBR Orig	MTBBR Orig		CICLBR Trad	MTBBR Trad
<i>freio</i>	204	276	<i>freio</i>	221	186
<i>freio a disco</i>	10	15	<i>freio a disco</i>	7	7
<i>freio a disco hidráulico</i>	1	2	<i>freio dianteiro</i>	5	3
<i>freio a disco mecânico</i>	1	1	<i>travão</i>	977	765
<i>freio de disco</i>	2	0	<i>travão de disco</i>	61	43
<i>freio dianteiro</i>	3	6	<i>travão de disco hidráulico</i>	8	0
<i>freio traseiro</i>	8	7	<i>travão de disco mecânico</i>	3	0

	<i>travão dianteiro</i>	36	47
	<i>travão traseiro</i>	12	18

Fonte : elaborado pela autora

Os termos *freio a disco hidráulico* e *freio a disco mecânico* são termos preferenciais, e, portanto, *travão de disco hidráulico* e *travão de disco mecânico*, respectivamente, são suas *variantes lexicais* com *variação de base*, segundo os pressupostos de Freixa (2014), visto que o item lexical *freio* é substituído por *travão* sem prejuízo de sentido.

Temos, ainda, *freio dianteiro* e *freio traseiro* como sendo, também, termos preferenciais. Eles dizem respeito ao freio a disco, porém são mais específicos dos freios que são responsáveis por frear a roda da frente (*dianteiro*) e os freios que são responsáveis por frear a roda traseira (*traseiro*). Os termos *travão dianteiro* e *travão traseiro* são, como no caso anterior, suas *variantes lexicais* com *variação de base*, de acordo com Freixa (2014).

Por fim, há os termos *freio*, *freio a disco*, *travão* e *travão de disco*, que são considerados como *redução de extensão* dos termos anteriormente discutidos. Por isso, podemos ter *freio*¹, *freio*², *freio*³, *freio*⁴ e *freio*⁵, pois eles podem denominar o conceito de *freio a disco*, *freio a disco hidráulico*, *freio a disco mecânico*, *freio dianteiro* e *freio traseiro*, respectivamente. O mesmo ocorre com *freio a disco*, então podemos ter *freio a disco*¹ e *freio a disco*², pois podem denominar o conceito de *freio a disco hidráulico* e *freio a disco mecânico*, respectivamente. E há também o mesmo raciocínio para *travão*, pois temos *travão*¹, *travão*², *travão*³, *travão*⁴ e *travão*⁵, denominando o conceito de *travão de disco*, *travão de disco hidráulico*, *travão de disco mecânico*, *travão dianteiro* e *travão traseiro*, respectivamente. E, ainda, *travão de disco*¹ e *travão de disco*², denominando o conceito de *travão de disco hidráulico* e *travão de disco mecânico*, respectivamente.

Há também o termo *freio de disco*, que é considerado uma *variante morfossintática* de *freio a disco*, de acordo com os pressupostos de Freixa (2014), visto que há uma troca da preposição *à* pela preposição *de*, sem alteração de sentido do mesmo. Porém, essa é uma opção pouco usada no domínio.

Essas variantes, de acordo com os pressupostos de Freixa (2005), são também *variantes geográficas*, visto que todas as opções com *travão* são sempre as preferidas pelos manuais traduzidos para o português de Portugal. Com relação as reduções, elas

estão relacionadas as *causas discursivas*, ainda segundo Freixa (2005), mais especificamente, devido a *economia linguística*, fator que explica o maior número de ocorrência dessas reduções em nossos *corpora*. Para facilitar o entendimento da classificação dessas variantes, adicionamos o quadro 22 logo a seguir.

Quadro 22 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>freio a disco hidráulico</i>	termo preferencial
<i>travão a disco hidráulico</i>	variante lexical – variação de base
<i>freio a disco mecânico</i>	termo preferencial
<i>travão a disco mecânico</i>	variante lexical – variação de base
<i>freio dianteiro</i>	termo preferencial
<i>travão dianteiro</i>	variante lexical – variação de base
<i>freio traseiro</i>	termo preferencial
<i>travão traseiro</i>	variante lexical – variação de base
<i>Freio</i>	redução de extensão de todos os freios que iniciam com a base <i>freio</i> .
<i>freio a disco</i>	redução de extensão de <i>freio a disco hidráulico</i> e/ou <i>freio a disco mecânico</i> .
<i>freio de disco</i>	variante morfossintática de <i>freio a disco</i> .
<i>Travão</i>	redução de extensão de todos os freios que iniciam com a base <i>travão</i> .
<i>travão de disco</i>	redução de extensão de <i>travão de disco hidráulico</i> e/ou <i>travão de disco mecânico</i> .

Fonte : elaborado pela autora

Após o quadro 22, seguimos a discussão com os termos *pastilhas de freio* e *pastinhas de travão* presentes na tabela 13.

Tabela 13 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *pastilha de freio*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLBROrig	MTBBROrig		CICLBRTad	MTBBRTad
<i>pastilha</i>	29	38	<i>pastilha</i>	38	61
<i>pastilha de freio</i>	13	12	<i>pastilha de freio</i>	5	5
			<i>pastilha de travão</i>	12	18

Fonte : elaborado pela autora

Neste caso, o termo preferencial é o termo *pastilha de freio* que é a opção presente nos sites especializados do domínio. O termo *pastilha* é um considerado uma *redução de extensão* do termo preferencial, de acordo com os fundamentos de Freixa (2014), e devido ao fenômeno de *economia linguística*, é o termo mais presente em todos os *corpora*. Já o termo *pastilha de travão* é uma *variante lexical* com *variação de extensão*, ainda segundo Freixa (2014), pois o item lexical *freio* é substituído por *travão* sem alteração de sentido dos mesmos. Essa variante é considerada como *variante geográfica*, segundo Freixa (2005), visto que a opção *pastilha de travão* é a opção preferida dos manuais traduzidos para o português de Portugal. A seguir, adicionamos o quadro 23 com a classificação dessas variantes.

Quadro 23 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>pastilha de freio</i>	termo preferencial
<i>pastilha de travão</i>	variação lexical – variação de extensão
<i>Pastilha</i>	redução de extensão do termo preferencial

Fonte : elaborado pela autora

Após analisarmos as variantes presentes no quadro 23, passemos a tabela 14 com os termos *pedivela* e *pedaleiro*.

Tabela 14 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *pedivela*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLBR Orig	MTBBR Orig		CICLBR Trad	MTBBR Trad
<i>pedivela</i>	19	42	<i>pedivela</i>	31	24
			<i>pedaleiro</i>	33	47
			<i>pedaleira</i>	22	26

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial nessa seção é o termo *pedivela*, que é o termo mais comum nos sites especializados do domínio no Brasil. Sendo assim, *pedaleira* e *pedaleiro* são considerados *variantes lexicais* de *unidades monoléticas*, segundo as proposições de Freixa (2014), ou seja, o termo *pedivela* é substituído por *pedaleira* ou por *pedaleiro* sem alterar o seu sentido inicial. Os termos *pedaleira* e *pedaleiro* não estão bem definidos nos manuais presentes nos *corpora* de tradução, ora sendo usado no feminino, ora sendo usado no masculino.

Além disso, o termo *pedaleira* e *pedaleiro* também são considerados *variantes geográficas*, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2005), pois somente ocorre nos manuais traduzidos para o português de Portugal (cf. MOLINARI; BABINI, 2020). Logo a seguir, adicionamos o quadro 24 com a classificação dessa variante.

Quadro 24 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>pedivela</i>	termo preferencial
<i>pedaleira</i>	variação lexical (unidade monoléxica)
<i>pedaleiro</i>	variação lexical (unidade monoléxica)

Fonte : elaborado pela autora

Além dos termos discutidos na tabela 14, temos os termos *braço da pedivela* e *manivela*, que se referem a peças que ajudam a compor a *pedivela*.

Tabela 15 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *braço da pedivela*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLBR Orig	MTBBR Orig		CICLBR Trad	MTBBRTr ad
<i>braço da pedivela</i>	0	0	<i>braço da pedivela</i>	20	22
<i>manivela</i>	4	0	<i>manivela</i>	0	0

Fonte : elaborado pela autora

Se observamos as ocorrências do termo *braço da pedivela* em nossos corpora, podemos ver que é uma ocorrência baixa no caso dos manuais originalmente escritos em português, percebemos que ele está mais presente nos manuais traduzidos para o português. No caso do termo *manivela*, a ocorrência é ainda mais baixa em todos os corpora, isso provavelmente acontece pelo fato desse termo querer dizer *manivelle* em francês, porém para os falantes de português, esse uso não é muito comum.

Buscando esses termos nos sites especializados, vimos que *braço da pedivela* é muito mais comum e, por isso, é considerado como o termo preferencial dessa seção. Sendo assim, temos *manivela* como uma *variante complexa sem parentesco formal*, segundo a discussão proposta por Freixa (2014), pois o termo *braço da pedivela* é inteiro substituído por *manivela*, porém não há relação ou semelhança entre eles. A seguir, há a quadro 25 com a classificação das variantes desta seção.

Quadro 25 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>braço da pedivela</i>	termo preferencial
<i>manivela</i>	variação complexa sem parentesco formal

Fonte : elaborado pela autora

Devido ao fato do termo *manivela* querer dizer *manivelle* em francês e não ter um número alto de ocorrências nos manuais que compõem o CICLBR e MTBBR, acreditamos que essa variante acontece devido as *causas interlinguísticas*, como propõe Freixa (2005), mais especificamente devido a convivência do termo local com o “empréstimo”, aqui no caso *manivelle*, que foi adaptado para *manivela* em português, porém, sem grande sucesso em seu uso.

Seguindo com a discussão das variantes presentes em nossos *corpora*, passemos a tabela 16, com os termos *pinça*, *pinça de freio* e *pinça de travão*.

Tabela 16 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *pinça de freio*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLBROrig	MTBBROrig		CICLBRTad	MTBBRTad
<i>pinça</i>	23	18	<i>pinça</i>	44	47
<i>pinça de freio</i>	6	2	<i>pinça de travão</i>	20	15

Fonte : elaborado pela autora

O termo *pinça de freio* é o termo preferencial desta seção, pois é o termo que se faz presente nos sites especializados do domínio do ciclismo. O termo *pinça*, como nos casos anteriores, é uma *redução de extensão* do termo preferencial, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2014), fator recorrente em nosso *corpus* devido a *economia linguística*, o que justifica o número alto de ocorrência do mesmo. Também como nos casos anteriores, o termo *pinça de travão* é considerado *variante lexical* com *variação de extensão*, segundo Freixa (2014), visto que o item lexical *freio* é trocado por *travão* sem causar prejuízo de sentido para os mesmos. Segundo as proposições de Freixa (2005), essa variante também é considerada *variante geográfica*, pois é a opção preferida nos manuais traduzidos para o português de Portugal. Logo abaixo, há o quadro 26 com a classificação dessas variantes.

Quadro 26 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>pinça de freio</i>	termo preferencial
<i>pinça de travão</i>	variação lexical – variação de extensão
<i>pinça</i>	redução de extensão do termo preferencial

Fonte : elaborado pela autora

Após termos discutidos e analisados os termos presentes na tabela 16, passemos a tabela 17.

Tabela 17 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *coroa*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLBR Orig	MTBBR Orig		CICLBR Trad	MTBBR Trad
<i>coroa</i>	28	39	<i>coroa</i>	35	29
<i>coroa frontal</i>	2	1	<i>coroa dentada</i>	3	0
<i>coroa grande</i>	2	3	<i>coroa menor</i>	2	2
<i>coroa superior</i>	1	2	<i>coroa externa</i>	0	2
<i>coroa pequena</i>	2	3	<i>prato</i>	69	44
<i>prato</i>	5	0	<i>prato de corrente</i>	5	0
			<i>prato grande</i>	4	2
			<i>prato de pedaleira</i>	2	3
			<i>prato de pedaleiro</i>	0	3

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial nessa seção é o termo *coroa*, que é o termo mais utilizado nos sites especializados do domínio e é a opção preferida no Brasil. Nesse sentido, temos *coroa*¹ denominando o mesmo conceito de *coroa frontal*, *coroa grande*, *coroa superior*, *coroa dentada* e *coroa externa* e *coroa*² denominando o mesmo conceito de *coroa pequena*, *coroa dentada* e *coroa menor*. Isso acontece, pois, as bicicletas de estrada e as MTBs são compostas por duas coroas, uma maior e que fica posicionada mais externamente e outra menor, posicionada mais internamente. Sendo assim, temos *coroa frontal*, *coroa grande*, *coroa superior*, *coroa dentada* e *coroa externa* como *variantes lexicais com variação de extensão*, segundo os critérios defendidos por Freixa (2014), do

termo preferencial *coroa*¹, pois aqui são adicionados os itens lexicais *frontal*, *grande*, *superior*, *dentada* e *externa* sem alteração de sentido do termo inicial. Seguindo o mesmo raciocínio, temos *coroa pequena*, *coroa dentada* e *coroa menor* também como *variantes lexicais com variação de extensão*, de acordo com Freixa (2014), de *coroa*², pois os itens lexicais *pequena*, *dentada* e *menor* são adicionados, sem prejuízo de sentido para o termo inicial. Além disso, também podemos considerar *coroa dentada*¹ e *coroa dentada*², sendo que a primeira opção é uma variante de *coroa*¹ e a segunda de *coroa*², pois ambas as coroas possuem dentes, por isso o item lexical *dentada* se faz presente em ambas as opções.

A causa dessa variação está ligada as *causas prévias*, segundo as pressuposições de Freixa (2005), devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades da língua variar*, e, ainda, as *causas discursivas*, devido a *criatividade*, *ênfase e expressividade* dos usuários do domínio. Aqui vimos várias variantes para um mesmo termo, mostrando-nos as inúmeras possibilidades que a língua tem de variar, confirmando a nossa ideia sobre o porquê dessas variações acontecerem.

Há também o termo *prato*, considerado uma *variante lexical de unidade monoléxica*, de acordo com Freixa (2014), do termo preferencial *coroa*. Temos também *prato*¹ e *prato*², sendo que *prato*¹ se refere aos termos *prato grande*, *prato de pedaleiro* e *prato de pedaleira*, e *prato*² que se refere a *prato de corrente*, que é a coroa menor, localizada mais internamente. Todas essas opções são também *variantes lexicais com variação de extensão*, segundo Freixa (2014), do termo *prato*, mas são também *variante complexas sem parentesco formal* do termo preferencial *coroa*, pois não há nenhum item lexical em comum entre eles, porém podemos trocar um pelo outro sem prejuízo de sentido para eles.

As causas dessas variações estão também relacionadas as *causas prévias* e *discursivas*, de acordo com Freixa (2005), como mencionamos acima, mas não só, pois as opções com o item lexical *prato* são as preferidas nos manuais traduzidos para o português de Portugal. São, portanto, *variantes geográficas*. Para melhor entendimento dessas classificações, adicionamos o quadro 27 logo abaixo.

Quadro 27 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>coroa</i>	termo preferencial
<i>coroa¹</i> <i>coroa dentada¹</i> <i>coroa externa</i> <i>coroa frontal</i> <i>coroa grande</i> <i>coroa superior</i>	variantes lexicais – variação de extensão
<i>coroa²</i> <i>coroa dentada²</i> <i>coroa menor</i> <i>coroa pequena</i>	variantes lexicais – variação de extensão
<i>prato</i>	variante lexical (unidade monoléxica) do termo preferencial
<i>prato¹</i> <i>prato de pedaleira</i> <i>prato de pedaleiro</i> <i>prato grande</i>	variantes lexicais – variação de extensão do termo <i>prato</i> . variantes complexas sem parentesco formal de <i>coroa¹</i> .
<i>prato²</i> <i>prato de corrente</i>	variantes lexicais – variação de extensão do termo <i>prato</i> . variantes complexas sem parentesco formal de <i>coroa²</i> .

Fonte : elaborado pela autora

Depois da discussão feita a partir dos termos presentes na tabela 17, seguimos para a tabela 18 com os termos *rolo* e *rolo de treino*.

Tabela 18 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *rolo de treino*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLBROrig	MTBBROrig		CICLBRTRad	MTBBRTRad
<i>rolo</i>	30	0	<i>rolo</i>	24	31
<i>rolo de treino</i>	0	0	<i>rolo de treino</i>	12	19

Fonte : elaborado pela autora

O termo *rolo de treino* é considerado o termo preferencial, pois é o que mais ocorre nos sites especializados do domínio. Sendo assim, a opção *rolo* é considerada uma *redução de extensão* do termo preferencial, segundo os pressupostos defendidos por Freixa (2014), e, devido ao princípio da *economia linguística*, é a opção que mais ocorre em nossos *corpora*, ou seja, essa redução está relacionada as *causas discursivas*, de acordo com Freixa (2005). A seguir, o quadro 28 com a classificação desta variante.

Quadro 28 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>rolo de treino</i>	termo preferencial
<i>rolo</i>	redução de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Após classificarmos os termos da tabela 18, continuamos com as variantes presentes em nossos *corpora* e seguimos para a tabela 19.

Tabela 19 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *sistema de freio*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLBR Orig	MTBBR Orig		CICLBR Trad	MTBBR Trad
<i>sistema de freio</i>	24	37	<i>sistema de freio</i>	7	6
<i>sistema de frenagem</i>	0	2	<i>sistema de travão</i>	2	2

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial, neste caso, é *sistema de freio*, pois é o termo mais comum nos sites de especialidade do domínio. Sendo assim, *sistema de frenagem* é considerado uma *variante lexical* com *variação de extensão*, seguindo os pressupostos de Freixa (2014), pois o item lexical *freio* é trocado por *frenagem*, porém o conceito que o termo denomina é o mesmo. A causa dessa variação está relacionada as *causas prévias*, de acordo com os fundamentos de Freixa (2005), mais especificamente, a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, pois a língua pode variar oscilando entre a opção *sistema de freio* e *sistema de frenagem*, sem prejuízo para o ouvinte. Já o termo *sistema de travão* é também uma *variante lexical* com *variação de extensão*, de acordo com Freixa (2014), pois também trocamos o item lexical *freio* por *travão*, sem alterar seu sentido inicial. Porém, aqui temos uma *variante geográfica*, pois *sistema de travão* só ocorre nos manuais traduzidos para o português de Portugal, segundo

Freixa (2005). Para melhor entendimento dessas variantes, adicionamos o quadro 29 a seguir.

Quadro 29 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>sistema de freio</i>	termo preferencial
<i>sistema de frenagem</i>	variação lexical – variação de extensão
<i>sistema de travão</i>	variação lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Em seguida, após analisarmos os termos presentes na tabela 19, partimos para a tabela 20 com os termos *suporte de caramanhola* e *suporte de garrafa*.

Tabela 20 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *suporte de caramanhola*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLBROrig	MTBBROrig		CICLBRTRad	MTBBRTRad
<i>suporte de caramanhola</i>	4	4	<i>suporte de caramanhola</i>	0	0
<i>suporte de garrafa</i>	0	0	<i>suporte de garrafa</i>	12	2

Fonte : elaborado pela autora

O termo considerado como preferencial neste caso é o termo *suporte de caramanhola*, pois é a única opção que ocorre nos manuais originalmente escritos em português do Brasil e também é a opção mais recorrente nos sites especializados do domínio. Sendo assim, o termo *suporte de garrafa* é considerado uma *variante lexical* com *variação de extensão*, em conformidade com Freixa (2014), pois o item lexical *caramanhola* é substituído por *garrafa*, sem perder o seu sentido inicial. Essa variação acontece devido as *causas prévias*, consoante a Freixa (2005), mais especificamente devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, pois dentre as possibilidades da língua variar, podemos trocar um termo pelo outro, sem mudar o conceito que eles denominam. A seguir, o quadro 30 com a classificação dessa variante.

Quadro 30 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>suporte de caramanhola</i>	termo preferencial
<i>suporte de garrafa</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Além dos termos presentes na tabela 20, temos ainda os termos *caramanhola* e *garrafa* presentes na tabela 21.

Tabela 21 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *caramanhola*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLBROrig	MTBBROrig		CICLBRTad	MTBBRTad
<i>caramanhola</i>	8	3	<i>caramanhola</i>	0	0
<i>garrafa</i>	0	0	<i>garrafa</i>	16	0

Fonte : elaborado pela autora

Assim como no caso anterior, nesta seção o termo preferencial é *caramanhola*, pois também é a opção mais usada nos sites especializados do domínio. Nesse sentido, *garrafa* é considerado uma *variante lexical de unidades monoléticas*, de acordo com os preceitos de Freixa (2014), ou seja, *caramanhola* é substituído por *garrafa* sem alterar o seu sentido inicial. A seguir, adicionamos o quadro 31 com a classificação dessa variante.

Quadro 31 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>caramanhola</i>	termo preferencial
<i>garrafa</i>	variante lexical de unidades monoléticas

Fonte : elaborado pela autora

A variante *garrafa* acontece devido as *causas prévias*, segundo as instruções propostas por Freixa (2005), devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, assim como acontece na seção anterior.

Logo abaixo, discutiremos os termos presentes na tabela 22 que se referem a peça das bicicletas de estrada e das MTBs chamada de tubo de selim.

Tabela 22– ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *canote de selim*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLBROrig	MTBBROrig		CICLBRTRad	MTBBRTRad
<i>canote</i>	65	82	<i>canote</i>	31	33
<i>canote de selim</i>	4	9	<i>espigão de selim</i>	169	177
<i>tubo de selim</i>	9	11	<i>tubo de espigão</i>	19	35
			<i>tubo de selim</i>	28	13

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial nessa seção é *canote de selim*, pois é a opção preferida pelos sites especializados do domínio no Brasil. Sendo assim, *canote* é a sua *redução de extensão*, seguindo os preceitos de Freixa (2014), pois o item lexical *selim* é suprimido, sem alterar o conceito que o termo denomina. A causa dessa redução está ligada as *causas discursivas*, devido ao princípio de *economia linguística*, de acordo com os pressupostos de Freixa (2005).

Já o termo *tubo de selim* é considerado uma *variante lexical* com *variação de base*, em consonância com Freixa (2014), pois a base *canote* é substituída por *tubo*, sem mudar o sentido inicial do termo. Sendo assim, *tubo de espigão* é considerado uma *variante complexa sem parentesco formal*, de acordo com Freixa (2014), pois não há nenhum item lexical em comum entre o termo preferencial e essa variante, porém podemos trocar um pelo outro sem alterar os seus conceitos. Temos, ainda, o termo *espigão de selim* é considerado uma *variante lexical* com *variação de base*, segundo Freixa (2014), pois o item lexical *canote* é substituído por *espigão*, também sem alterar o conceito que o termo denomina. Em conformidade com Freixa (2005), elas são também *variantes geográficas*, já que as opções com o item lexical *espigão* são as opções preferidas pelos manuais traduzidos para o português de Portugal. A seguir, adicionamos o quadro 32 com a classificação dessas variantes.

Quadro 32 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>canote de selim</i>	termo preferencial
<i>canote</i>	redução de extensão
<i>tubo de selim</i>	variante lexical – variação de base
<i>tubo de espigão</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>espigão de selim</i>	variante lexical – variação de base

Fonte : elaborado pela autora

Passemos, então, para a próxima seção, em que apresentamos a análise das variantes presentes no CICLBR apenas.

6.2 Análise dos termos que ocorrem apenas no CICLBR

Nesta seção analisamos os termos que ocorrem apenas no CICLBR, ou seja, termos que têm como significado as peças presentes apenas nas bicicletas de estrada e que são diferentes dos termos que significam peças das bicicletas de MTB. Nesse sentido, partimos para os termos da tabela 23, com os termos que denominam o conceito de *bicicleta de estrada*.

Tabela 23 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *bicicleta de estrada*

CICLBROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	CICLBRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>bicicleta de estrada</i>	5	<i>bicicleta de estrada</i>	63
<i>road bike</i>	1	<i>speed</i>	4
<i>Speed</i>	3		

Fonte : elaborado pela autora

A tabela 23 nos mostra os termos presentes no *corpus* CICLBR que se referem as bicicletas de estrada. O termo preferencial é *bicicleta de estrada*, visto que é o termo que ocorre nos sites especializados no Brasil e, além disso, os termos *speed* e *road bike* são

empréstimos²⁶ do inglês, que já foram cristalizados em nossa língua. Sendo assim, o termo *road bike* é considerado como *variante complexa com parentesco formal*, segundo os pressupostos de Freixa (2014), visto que *bicicleta de estrada* quer dizer literalmente *road bike* em inglês, ou seja, há um parentesco entre esses termos.

No caso do termo *speed*, entendemos que ele é uma *variante complexa sem parentesco formal*, de acordo com Freixa (2014), pois a palavra *speed* em inglês, significa *velocidade* em português e se tornou um termo metafórico no domínio do ciclismo, pois devido ao fato dos ciclistas de estrada estarem em uma busca constante por velocidade, o termo que denomina o conceito de *bicicleta de estrada*, se cristalizou como *speed*. Porém, não há nenhum parentesco formal com o termo *bicicleta de estrada*, pois os itens lexicais que compõem esses termos não se coincidem. Adicionamos, logo abaixo, a classificação dessas variantes.

Quadro 33 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>bicicleta de estrada</i>	termo preferencial
<i>road bike</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>Speed</i>	variante complexa sem parentesco formal

Fonte : elaborado pela autora

Essas variações acontecem devido as *causas discursivas*, devido a *criatividade, ênfase e expressividade* dos falantes do domínio, seguindo os preceitos de Freixa (2005), visto que no caso do termo *speed*, usam uma metáfora para denominar o termo, do ponto de vista da sua expressão. Além disso, estão relacionadas as *causas interlinguísticas*, devido a *convivência do termo local com o “empréstimo”*, de acordo com Freixa (2005), ou seja, é possível que essas variações aconteçam devido ao contato dos falantes desse domínio com esses termos oriundos da língua inglesa.

Passemos a tabela 24 com os termos que significam tipos de freios que existem apenas nas bicicletas de estrada e que estão localizados no aro dessas bicicletas.

²⁶ Consideramos o mérito da discussão sobre *empréstimo*, porém, aqui, não nos aprofundamos neste assunto. Sendo assim, consideramos a seguinte definição sobre *empréstimo*: “Uma língua pode tomar de empréstimo vocábulos de outras línguas, adaptando-os ou não. E dizemos que a adaptação de um vocábulo de uma língua B ao sistema linguístico de uma língua A é um caso de empréstimo” (RODRIGUES, 2001, p.99).

Tabela 24 – ocorrência dos termos que significam tipos de freio das bicicletas de estrada

CICLBROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	CICLBRTad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>Freio</i>	204	<i>freio</i>	221
<i>freio dianteiro</i>	3	<i>freio dianteiro</i>	5
<i>freio ferradura</i>	2	<i>travão</i>	977
<i>freio tipo ferradura</i>	3	<i>travão de aro</i>	26
<i>freio traseiro</i>	8	<i>travão dianteiro</i>	36
		<i>travão tipo ferradura</i>	2
		<i>travão traseiro</i>	12

Fonte : elaborado pela autora

O termo *freio* é considerado uma *redução de extensão*, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2014), de todos os outros presentes na lista, por isso temos *freio*¹, *freio*², *freio*³ e *freio*⁴, sendo que o primeiro poderia ser uma redução de *freio dianteiro*, o segundo de *freio ferradura*, o terceiro de *freio tipo ferradura* e o quarto de *freio traseiro*. O mesmo ocorre com o termo *travão*, que também é considerado uma *redução de extensão*, segundo Freixa (2014), dos termos presentes no CICLBRTad. Por isso, também temos *travão*¹, *travão*², *travão*³ e *travão*⁴, denominando o conceito de *travão de aro*, *travão dianteiro*, *travão tipo ferradura* e *travão traseiro*, respectivamente. As reduções acontecem devido as *causas discursivas*, seguindo os pressupostos de Freixa (2005), mais especificamente devido a *economia linguística*, fenômeno que explica a alta ocorrência desses termos em nossos *corpora*.

Com relação aos termos *freio ferradura*, *freio tipo ferradura*, *travão de aro* e *travão tipo ferradura*, o termo preferencial é *freio ferradura* que é o termo mais comum nos sites especializados do domínio. Nesse sentido, o termo *freio tipo ferradura* é considerado uma *variante lexical* com *variação de extensão*, de acordo com os pressupostos de Freixa (2014), visto que é adicionado ao termo o item lexical *tipo*, porém sem alteração de sentido do mesmo. Já o termo *travão tipo ferradura* é uma *variante lexical* com *variação de base* e *de extensão*, segundo Freixa (2014), pois o item lexical

freio é trocado por *travão* e é adicionado o item lexical *tipo*, mas também sem mudar o conceito que o termo denomina. Por fim, *travão de aro* é considerado como *variante complexa com parentesco formal*, também de acordo com os preceitos de Freixa (2014), pois o item lexical *travão* denomina o mesmo conceito de *freio*, porém é a versão mais usada no português de Portugal, como já mencionamos, por isso, podemos considerar que há um parentesco entre os termos *freio ferradura* e *travão de aro*. Além disso, o freio ferradura fica localizado no aro da bicicleta, mais um motivo para confirmar o parentesco entre eles.

Temos, ainda, os termos *freio dianteiro*, *freio traseiro*, *travão dianteiro* e *travão traseiro*. Esses termos se referem aos freios que são responsáveis por frear a roda da frente (dianteiro) e aos freios que são responsáveis por frear a roda de trás (traseiro). Porém, o freio ainda continua sendo o freio ferradura, que é o freio mais comum nas bicicletas de estrada. O termo *freio dianteiro* é o termo preferencial, visto que é a opção mais usada no Brasil e *travão dianteiro* é considerado a sua *variante lexical com variação de base*, de acordo com Freixa (2014), visto que o item lexical *freio* é substituído por *travão*, sem alterar o conceito que o termo denomina. Ainda seguindo esse raciocínio, *freio traseiro* é o preferencial e *travão traseiro* a sua *variante lexical com variação de base*, como no caso anterior.

De acordo com os pressupostos de Freixa (2005), elas são também *variantes geográficas*, pois todas as opções que possuem o item lexical *travão* são as preferidas nos manuais traduzidos para o português de Portugal. Também podemos pensar em *causas prévias* devido as *possibilidades de variação da língua* para essas variações, como por exemplo o caso do termo *freio tipo ferradura*, em que é adicionado o item lexical *tipo*. Afim de se compreender melhor essas classificações, adicionamos o quadro 34 com a classificação dessas variantes.

Quadro 34 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>Freio</i>	redução de extensão de todos os termos que iniciam com a base <i>freio</i> .
<i>Travão</i>	redução de extensão de todos os termos que iniciam com a base <i>travão</i> .
<i>freio ferradura</i>	termo preferencial
<i>freio tipo ferradura</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>travão de aro</i>	variante complexa com parentesco formal

<i>travão tipo ferradura</i>	variante lexical – variação de base e de extensão
<i>freio dianteiro</i>	termo preferencial
<i>travão dianteiro</i>	variante lexical – variação de base
<i>freio traseiro</i>	termo preferencial
<i>travão traseiro</i>	variante lexical – variação de base

Fonte : elaborado pela autora

Após discutirmos os termos da tabela 24, iniciamos, então, a discussão dos termos presentes na tabela 25.

Tabela 25 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *garfo*

CICLBROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	CICLBRTad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>Garfo</i>	68	<i>garfo</i>	171
		<i>forqueta</i>	99

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial nesta seção é o termo *garfo*, que é a opção que ocorre em sites especializados. Esse termo também ocorre no MTBBR e por isso, temos *garfo*¹ e *garfo*², sendo que aqui trataremos de *garfo*¹. Nesse sentido, o termo *forqueta* é considerado uma *variante lexical* de unidades monoléticas, de acordo com os pressupostos defendidos por Freixa (2014), visto que podemos trocar *garfo* por *forqueta* sem alteração de sentido do mesmo. O termo *forqueta* também está presente no MTBBR e, então, temos *forqueta*¹ e *forqueta*² e consideramos aqui *forqueta*¹. Vale ressaltar, que a opção *forqueta* ocorre com mais frequência nos manuais traduzidos para o português de Portugal (MOLINARI; BABINI, 2020), e, por isso, essa variação também é considerada como *variação geográfica*, segundo Freixa (2005). Além disso, a causa dessa variação também está relacionada as *causas discursivas*, devido a *criatividade*, *ênfase* e *expressividade* dos usuários desse domínio, visto que tanto o termo *garfo* quanto o termo *forqueta* são opções metafóricas, visto que se referem a peça que segura a roda da bicicleta, quase como se essa peça “espetasse” a roda, como um garfo de cozinha grande. A seguir, adicionamos o quadro 35 com a classificação dessa variante.

Quadro 35 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>garfo</i> ¹	termo preferencial
<i>forqueta</i> ¹	variante lexical de unidade monoléxica

Fonte : elaborado pela autora

Logo após o quadro 35, apresentamos os termos presentes na tabela 26, que se referem aos termos relacionados ao guidão da bicicleta de estrada. O guidão da bicicleta de estrada se diferencia do guidão da MTB, visto que permite que o ciclista fique em uma posição mais aerodinâmica, enquanto que na MTB o guidão auxilia o ciclista a ficar em uma posição mais vertical. Nesse sentido, as análises desses termos são feitas separadamente. Vejamos a seguir:

Tabela 26 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *guidão*

CICLBROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	CICLBRTad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>Guidão</i>	97	<i>guidão</i>	93
		<i>guiador</i>	290
		<i>guiador aerodinâmico</i>	9

Fonte : elaborado pela autora

Com relação aos termos presentes na tabela 26, o termo preferencial é *guidão*, pois além de ser o único que ocorre no CICLBROrig é também o termo usado nos sites especializados do domínio. O termo *guiador* é considerado uma *variante lexical de unidades monoléxicas*, segundo os pressupostos defendidos por Freixa (2014), ou seja, o termo *guidão* é trocado por *guiador* sem alteração de sentido do mesmo. A variante *guiador* parece ser a opção preferida dos manuais traduzidos para o português, ocorrendo muito mais do que o próprio termo preferencial. Nossos manuais do CICLBRTad são muito mais numerosos do que os manuais do CICLBROrig, pois há mais fabricantes de bicicletas de estrada estrangeiras do que brasileiras. Além disso, esses manuais do CICLBRTad são, em geral, traduzidos para o português de Portugal, pois grande parte das marcas são europeias. Nesse sentido, devido à proximidade, há uma preferência pela tradução para o português de Portugal (MOLINARI; BABINI, 2020). Sendo assim, de

acordo com Freixa (2005), as variantes são também consideradas como *variante geográfica*, pois essa variação ocorre, sobretudo, nos manuais traduzidos para o português de Portugal, ou seja, em manuais de outros locais que não o Brasil.

Ademais, o termo *guiador* é considerado uma *redução de extensão* do termo *guiador aerodinâmico*, segundo os critérios estabelecidos por Freixa (2014), que seria um termo mais específico do que apenas *guiador*, explicitando que, estamos tratando do guidão da bicicleta de estrada e não de outra bicicleta. Este fato acontece devido a *economia linguística*, ou seja, esta variação está relacionada as *causas discursivas*, também de acordo com Freixa (2005).

Além do mais, o termo *guiador aerodinâmico* é considerado uma *variante complexa sem parentesco formal* de *guidão*, segundo Freixa (2014), pois a unidade monolética *guidão* é substituída pela unidade polilética *guiador aerodinâmico*, não havendo nenhum item lexical em comum e não alterando o sentido do mesmo. Esta variação está relacionada as *causas prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, seguindo os critérios propostos por Freixa (2005).

Adicionamos, a seguir, o quadro 36 com a classificação dessas variantes.

Quadro 36 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>Guidão</i>	termo preferencial
<i>guiador aerodinâmico</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>guiador</i>	redução de extensão de <i>guiador aerodinâmico</i> ; variante lexical de <i>guidão</i> .

Fonte : elaborado pela autora

Após analisarmos os termos presentes na tabela 26, passemos a tabela 27 com os termos *sistema de transmissão integrada* e *STI*.

Tabela 27 – ocorrência do termo que denomina o mesmo conceito de *sistema de transmissão integrada*

CICLBROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	CICLBRTad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>sistema de transmissão integrada</i>	2	<i>sistema de transmissão integrada</i>	0
<i>STI</i>	6	<i>STI</i>	3

Fonte : elaborado pela autora

Dentre os termos presentes na tabela 27, o termo preferencial é *sistema de transmissão integrada*, que apesar de ocorrer em um número reduzido em nossos corpora, é o termo encontrado nos sites especializados que se refere a essa peça responsável por frear a bicicleta e trocar a marcha no mesmo local. É interessante observar que no CICLBRTad não ocorre o termo *sistema de transmissão integrada*, apenas a sua variante *STI*.

O termo *STI* é considerado uma *variante gráfica*, de acordo com os pressupostos de Freixa (2014), pois é uma sigla do termo de *sistema de transmissão integrada*. Essa variação acontece devido as *causas discursivas*, segundo Freixa (2005), aqui, mais especificamente, para *evitar repetição* e também como forma de *economia linguística*, o que explica também o seu uso um pouco maior no CICLBROrig. Para melhor entendermos a classificação dessas variantes, a seguir há o quadro 37.

Quadro 37 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>sistema de transmissão integrada</i>	termo preferencial
<i>STI</i>	variante gráfica

Fonte : elaborado pela autora

Para finalizar as análises dos termos em português, passemos para a seção seguinte, em que apresentamos a análise das variantes que ocorrem apenas no MTBBR.

6.3 Análise dos termos que ocorrem apenas no MTBBR

Nesta seção analisamos os termos que ocorrem apenas no *corpus* MTBBR, ou seja, termos denominativos das peças presentes nas bicicletas de MTB.

Os primeiros termos a serem analisados são os termos da tabela 28, vejamos a seguir.

Tabela 28 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *mountain bike*

MTBBROrig	Número de vezes que o termo ocorre no <i>corpus</i>	MTBBRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no <i>corpus</i>
<i>all-mountain</i>	2	<i>all-mountain</i>	18
<i>bicicleta all-mountain</i>	1	<i>bicicleta de all-mountain</i>	13
<i>bicicleta de MTB</i>	3	<i>bicicleta de montanha</i>	41
<i>mountain bike</i>	19	<i>mountain bike</i>	16
<i>off-road</i>	1		

Fonte : elaborado pela autora

No caso dos termos presentes na Tabela 28, que se referem as bicicletas de *Mountain Bike*, o termo preferencial é *mountain bike*, pois é o termo que está presente nos sites especializados do domínio. No caso dos termos *all-mountain*, *bicicleta all-mountain* e *bicicleta de all-mountain*, temos três variantes lexicais com variação de base, seguindo os princípios defendidos por Freixa (2014), pois no primeiro caso temos um apagamento da extensão *bike* e um acréscimo na base do item lexical *all*, sem alterar o sentido que o termo denomina. No caso de *bicicleta all-mountain* e *bicicleta de all-mountain*, temos um acréscimo de uma nova base, *bicicleta all* e *bicicleta de all*, e um apagamento da extensão *bike*, mas também sem alteração no conceito que os termos denominam.

A variante *bicicleta de MTB* é uma variante gráfica, segundo Freixa (2014), visto que é usado a sigla *MTB* ao invés de usar a sua forma expandida, *Mountain Bike*. Por fim, temos o termo *bicicleta de montanha*, que através do número de ocorrências podemos ver

que a forma preferida usada nos manuais traduzidos para o português. Este termo é considerado uma *variante complexa com parentesco formal*, de acordo com Freixa (2014), visto que ele quer dizer literalmente *mountain bike* em inglês. Já com relação ao termo *off-road*, temos uma *variação complexa sem parentesco formal*, ainda segundo Freixa (2014), visto esse termo também é metafórico, pois sua tradução em português seria *fora da estrada*, ou seja, ele carrega uma ideia de ser o oposto das bicicletas de estrada e acabou sendo cristalizado na língua inglesa e também na portuguesa como um termo que denomina o mesmo conceito do termo *mountain bike*. Porém, do ponto de vista da expressão do termo, ele não possui parentesco formal com o termo *mountain bike*. A seguir, o quadro 38 com a classificação dessas variantes.

Quadro 38 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>mountain bike</i>	termo preferencial
<i>all-mountain</i>	variante lexical – variação de base
<i>bicicleta all-mountain</i>	variante lexical – variação de base
<i>bicicleta de all-mountain</i>	variante lexical – variação de base
<i>bicicleta de MTB</i>	variante gráfica
<i>bicicleta de montanha</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>off-road</i>	variante complexa sem parentesco formal

Fonte : elaborado pela autora

As causas dessas variações que estão presentes no quadro 38 estão relacionadas com as *causas prévias*, segundo os pressupostos de Freixa (2005), devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*; as *causas interlinguísticas*, devido a *convivência do termo local com o “empréstimo”*, visto que, por influência do contato do termo local com o empréstimo, foram surgindo outras variantes; e, por fim, de acordo com Freixa (2005), essas variantes ocorrem em manuais de diferentes localidades, ou seja, são também *variantes geográficas*.

Na próxima seção, discutimos os termos que denominam o conceito de *peça responsável por ativar a frenagem* e *peça responsável por ativar a mudança de marchas*. Nas bicicletas de estrada, essas peças estão localizadas em um único sistema, chamado de Sistema de Transmissão Integrado (STI), que será discutido no capítulo de análises

apenas do CICLBR. É importante ressaltar que na MTB essas peças são sempre separadas, não havendo um sistema, como o STI, que as unem em um mesmo local.

Sendo assim, analisamos separadamente em dois blocos: 1) termos que denominam o conceito de *peça que muda as marchas*; e 2) termos que denominam o conceito de *peça que, ao ativada, inicia o processo de frenagem da bicicleta*. Nesse sentido, partimos para os termos da tabela 29, em que se encontra os termos denominativos das peças que são responsáveis por ativar a mudança de marcha nas bicicletas.

Tabela 29 – ocorrência dos termos que significam peças responsáveis por ativar a mudança de marchas

MTBBROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	MTBBRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>alavanca</i>	63	<i>alavanca</i>	282
<i>alavanca de câmbio</i>	5	<i>alavanca de câmbio</i>	2
<i>alavanca de marcha</i>	1	<i>alavanca de marcha</i>	16
<i>manete</i>	22	<i>desviador</i>	41
<i>manete de marcha</i>	4	<i>desviador dianteiro</i>	13
<i>passador de marcha</i>	1	<i>desviador traseiro</i>	20
<i>trocador</i>	29	<i>manete</i>	69
<i>trocador de marcha</i>	26	<i>manete de mudança</i>	8
		<i>manípulo</i>	153
		<i>manípulo de mudança</i>	15
		<i>passador</i>	39
		<i>passador de marcha</i>	25

Fonte : elaborado pela autora

Os termos *alavanca*, *desviador*, *manete*, *manípulo* e *trocador* são termos com um grande número de ocorrência em todos os *corpora*. Isso acontece, devido ao fato de serem

reduções de extensão, de acordo com os pressupostos de Freixa (2014), dos termos *alavanca de câmbio*, *desviador dianteiro* e *desviador traseiro*, *manete de marcha*, *manípulo de mudança* e *trocador de marcha* respectivamente. Em razão das *causas discursivas*, segundo os preceitos de Freixa (2005), mais especificadamente, a *economia linguística*, os falantes do domínio usam as formas reduzidas e, então, esses termos ocorrem com mais frequência. Por isso que, neste caso, o número de ocorrências não é relevante, pois devido ao fato dos falantes usarem mais as versões reduzidas, é natural que esses termos ocorram mais frequentemente e isso não os torna termos preferenciais.

Além disso, temos: *alavanca*¹, *alavanca*², *desviador*¹, *desviador*², *manete*¹, *manete*², *manípulo*¹ e *manípulo*². Isso acontece devido ao fato de serem homônimos, ou seja, mais de uma expressão denominando conceitos diferentes. Os três termos possuem a versão 1 e 2, pois ora podem denominar o conceito de *peça responsável por ativar a mudança de marchas da bicicleta*, ora podem denominar o conceito de *peça responsável por ativar a frenagem da bicicleta*.

No caso dos termos *desviador*, eles não se referem a *peça responsável por ativar a frenagem da bicicleta*, mas sim, somente, ao conceito de *peça responsável por ativar a mudança de marchas da bicicleta*. Porém, ele possui a versão 1 e 2, pois ora se refere a marcha dianteira e ora se refere a marcha traseira das bicicletas. A depender do contexto, usamos a opção 1 ou a opção 2.

Com relação aos termos *trocador* e *passador*, eles são apenas reduções dos termos *trocador de marcha* e *passador de marcha*, respectivamente, não havendo opção 1 e 2, como nas outras reduções anteriormente citadas. A seguir, adicionamos o quadro 39 com a classificação dessas variantes.

Quadro 39 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>alavanca</i>	redução de extensão de <i>alavanca de câmbio</i>
<i>desviador</i>	redução de extensão de <i>desviador dianteiro</i> redução de extensão de <i>desviador traseiro</i>
<i>manete</i>	redução de extensão de <i>manete de marcha</i>
<i>manípulo</i>	redução de extensão de <i>manípulo de mudança</i>

<i>trocador</i>	redução de extensão de <i>trocador de marcha</i>
<i>passador</i>	redução de extensão de <i>passador de marcha</i>

Fonte : elaborado pela autora

É importante dizer que o termo *desviador* é a opção preferida nos manuais traduzidos para o português de Portugal (MOLINARI; BABINI, 2020). Por isso, além da causa dessa variante estar relacionada com as *causas discursivas*, devido a *economia linguística*, de acordo com os pressupostos de Freixa (2005), elas também são consideradas *variantes geográficas*.

Passemos, então, para a classificação do termo preferencial, que neste caso é *alavanca de câmbio*, pois é o termo que ocorre nos sites especializados e todos os outros são suas variantes. O termo *alavanca de marcha* é considerado *variante lexical*, segundo os preceitos de Freixa (2014), com *variação de extensão* do termo, ou seja, *câmbio* é substituído por *marcha*, sem alteração de sentido do mesmo. Já os termos *manete de marcha*, *manete de mudança*, *manípulo de mudança* e *passador de marcha* são considerados *variantes complexas com parentesco formal*, de acordo com Freixa (2014), pois os termos *manete de marcha* e *passador de marcha* possuem o item lexical *marcha* que possui o mesmo significado de *câmbio*; no caso das variantes *manete de mudança* e *manípulo de mudança*, elas possuem o item lexical *mudança*, que possui relação com o ato de mudar as marchas, ou seja, é uma metáfora²⁷.

Os termos *desviador dianteiro* e *desviador traseiro* são considerados *variantes complexas sem parentesco formal*, segundo Freixa (2014), de *alavanca de câmbio*, pois não há nenhum item lexical em comum entre eles, porém um pode ser substituído pelo outro sem prejuízo no entendimento dos usuários do domínio. É importante dizer que aqui também temos *alavanca de câmbio*¹ e *alavanca de câmbio*², pois ora ele pode ser substituído por *desviador dianteiro*, que se refere as marchas da frente da bicicleta, e ora pode ser substituído por *desviador traseiro*, que se refere as marchas de trás da bicicleta. Como mencionamos, as variantes *desviador*, *desviador dianteiro* e *desviador traseiro* são

²⁷ Não entraremos no mérito de discussão das metáforas neste trabalho, apesar de considerá-las. Oliveira (2009, p.71) propõe o conceito de *metáfora terminológica*, como “a *metáfora terminológica* estrutura os sistemas conceptuais a partir do que compreendemos do mundo e da forma como agimos nele, que seria aquela que se materializa verbalmente pelo enunciado de uma língua de especialidade”.

também *variantes geográficas*, por serem opções preferidas nas traduções para o português de Portugal.

Com relação ao termo *trocador de marcha*, ele é considerado uma *variante complexa com parentesco formal*, segundo os critérios defendidos por Freixa (2014), do termo *alavanca de câmbio*, pois, apesar de não haver um item lexical em comum entre eles, o item lexical *marcha* denomina o mesmo conceito de *câmbio*, por isso o parentesco entre eles. Ambas são unidades poliléxicas e podem ser trocadas uma pela outra, pois denominam exatamente o mesmo conceito. Em seguida, adicionamos o quadro 40 para melhor compreender a classificação dessas variantes.

Quadro 40 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>alavanca de câmbio</i>	termo preferencial
<i>alavanca de marcha</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>desviador dianteiro</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>desviador traseiro</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>manete de marcha</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>manete de mudança</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>manípulo de mudança</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>passador de marcha</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>trocador de marcha</i>	variante complexa com parentesco formal

Fonte : elaborado pela autora

As causas da variação dos termos presentes no quadro 40 estão ligadas com as *causas prévias*, segundo os pressupostos defendidos por Freixa (2005), devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua* e, além disso, podemos pensar em *causas discursivas*, devido a *criatividade, ênfase e expressividade* dos falantes do domínio.

Logo após, apresentamos os termos do grupo 2, isto é, termos denominativos da *peça responsável por ativar a frenagem da bicicleta*. Vejamos a tabela 30.

Tabela 30 – ocorrência dos termos que denominam o conceito de *manete de freio*

MTBBROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	MTBBRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>alavanca</i>	63	<i>alavanca</i>	282
<i>alavanca de freio</i>	8	<i>alavanca de travão</i>	9
<i>manete</i>	22	<i>manete</i>	69
<i>manete de freio</i>	2	<i>manete de freio</i>	2
		<i>manete de travão</i>	12
		<i>manípulo</i>	153
		<i>manípulo de travão</i>	34

Fonte : elaborado pela autora

Os termos *manete*, *alavanca* e *manípulo* presentes na tabela 30 são termos homônimos, como discutimos anteriormente. Neste caso, mais especificamente, eles são *reduções de extensão*, segundo Freixa (2014), dos termos *manete de freio*, *alavanca de freio* e *manípulo de travão*, respectivamente. A seguir, adicionamos o quadro 41 com a classificação dessas variantes.

Quadro 41 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>manete</i>	redução de extensão de <i>manete de freio</i>
<i>alavanca</i>	redução de extensão de <i>alavanca de freio</i>
<i>manípulo</i>	redução de extensão de <i>manípulo de travão</i>

Fonte : elaborado pela autora

Após analisarmos as reduções presentes no quadro 41, passamos para o termo *manete de freio*, termo preferencial nesta seção, pois é o termo encontramos nos sites especializados do domínio. Sendo assim, o termo *alavanca de freio* é considerado sua *variante lexical com variação de base*, segundo os a discussão proposta por Freixa (2014), pois a base *manete* é trocada por *alavanca*, sem alteração de sentido do mesmo. Já os

termos *alavanca de travão*, *manete de travão* e *manípulo de travão* são considerados *variante complexas com parentesco formal*, ainda de acordo com os pressupostos de Freixa (2014), visto que *travão* parece ser a opção preferida nos manuais traduzidos para o português de Portugal, porém possui o mesmo significado que o item lexical *freio*. Após, podemos verificar o quadro 42, com a classificação dessas variantes.

Quadro 42 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>manete de freio</i>	termo preferencial
<i>alavanca de freio</i>	variante lexical – variação de base
<i>alavanca de travão</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>manete de travão</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>manípulo de travão</i>	variante complexa com parentesco formal

Fonte : elaborado pela autora

As causas da variação dos termos presentes no quadro 42 estão relacionadas as *causas prévias*, segundo Freixa (2005), devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*; além disso, também estão ligadas as *causas discursivas*, devido a *criatividade, ênfase e expressividade* dos falantes do domínio; e, por fim, elas são também *variante geográficas*, ou seja, elas estão presentes em manuais traduzidos para o português de Portugal, mas também em manuais brasileiros, como é o caso dos termos em que o item lexical *travão* se faz presente.

A seguir, passamos para a tabela 31 que traz os termos que se referem a peça chamada de garfo da MTB. Somente as MTBs possuem um mecanismo chamado de suspensão, que fica localizada no garfo e que permita que o ciclista tenha mais conforto, pois absorve melhor o impacto em terrenos montanhosos.

Tabela 31 – ocorrência dos termos que significam tipos de *suspensão*

MTBBROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	MTBBRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>amortecedor</i>	46	<i>amortecedor</i>	86
<i>amortecedor dianteiro</i>	0	<i>amortecedor dianteiro</i>	2
<i>amortecedor traseiro</i>	2	<i>amortecedor traseiro</i>	10
<i>full suspension</i>	6	<i>forqueta</i>	180
<i>garfo</i>	44	<i>garfo</i>	77
<i>garfo de suspensão</i>	6	<i>sistema de suspensão</i>	22
<i>sistema de suspensão</i>	3	<i>suspensão</i>	337
<i>suspensão</i>	108	<i>suspensão de garfo</i>	4
<i>suspensão dianteira</i>	21	<i>suspensão dianteira</i>	12
<i>suspensão traseira</i>	3	<i>suspensão traseira</i>	21
		<i>suspensão total</i>	7

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial neste caso é *suspensão dianteira*, pois é o termo que mais ocorre nos sites especializados do domínio. Sendo assim, o termo *garfo de suspensão* é considerado como *variante complexa com parentesco formal*, de acordo com a metodologia adotada por Freixa (2014), pois há o item lexical *suspensão* em comum entre eles e, além disso, o garfo é a peça que segura a roda dianteira da bicicleta. Nesse sentido, eles são próximos, do ponto de vista da expressão do termo, por isso são considerados variantes com parentesco formal.

Sendo assim, o termo *garfo* é considerado uma *redução de extensão*, segundo Freixa (2014), não do termo preferencial, mas do termo *garfo de suspensão*, pois o item lexical *suspensão* é omitido na versão reduzida, sem prejuízo para os usuários deste domínio. Porém, é preciso ter cuidado ao usar apenas *garfo*, pois existem garfos que não possuem suspensão, como é o caso dos garfos das bicicletas de estrada, por isso temos

*garfo*¹ e *garfo*². Aqui, consideramos o *garfo*² como sendo a redução de *garfo de suspensão*. Sendo assim, a versão reduzida deve ser usada dentro de um contexto específico, ou seja, dentro do contexto dos falantes que se referem as MTBs.

Com relação ao termo *forqueta*, ele é considerado uma *variante complexa sem parentesco formal*, de acordo com Freixa (2014), do termo preferencial, pois é a opção preferida nos manuais traduzidos para o português de Portugal (MOLINARI; BABINI, 2020). Como no caso anterior, também temos *forqueta*¹ e *forqueta*² e, aqui, também estamos considerando *forqueta*². Consideramos que essa variante não tem parentesco formal, pois *forqueta* também significa *garfo* em português de Portugal e, ambos, possuem um uso metafórico, como vimos na seção das análises do CICLBR, visto que se referem a peça que segura a roda a da bicicleta, como se fosse um garfo de cozinha grande. Porém, não há relação, do ponto de vista da expressão do termo, entre *forqueta* e *suspensão dianteira*. Aqui, como no caso do termo *garfo*, podemos trocar *garfo de suspensão* por *forqueta* sem alteração de sentido, mas é preciso saber a qual tipo de garfo nos referimos, visto que também existem garfos sem a suspensão, como ocorre nas bicicletas de estrada, como mencionamos anteriormente.

O termo *suspensão* também é considerado uma *redução*, porém, neste caso, uma *redução de extensão*, segundo Freixa (2014), pois o item lexical *dianteira* é suprimido, sem alteração de sentido do mesmo. Além disso, temos *suspensão*¹ e *suspensão*², visto que a *suspensão*¹ se refere a suspensão dianteira e a *suspensão*² a suspensão traseira.

Há, ainda, os termos *amortecedor*¹ e *amortecedor*², sendo que o primeiro é considerado uma *redução de extensão* de *amortecedor dianteiro* e a segunda opção, de *amortecedor traseiro*. No caso de *amortecedor dianteiro*, ele é considerado uma *variante lexical com variação de base* de *suspensão dianteira*, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), pois o item lexical *suspensão* é trocado por *amortecedor* sem alterar o sentido do mesmo.

No caso de *suspensão de garfo* é considerado uma *variante lexical com variação de extensão* do termo preferencial, segundo Freixa (2014), visto que o item lexical *dianteira* pode ser substituído por *garfo*, sem alterar o sentido do mesmo.

Quadro 43 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>suspensão dianteira</i>	termo preferencial
<i>garfo de suspensão</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>garfo</i> ²	redução de extensão de <i>garfo de suspensão</i>
<i>forqueta</i> ²	variante complexa sem parentesco formal
<i>suspensão</i> ¹	redução de extensão
<i>suspensão de garfo</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>amortecedor dianteiro</i>	variante lexical – variação de base
<i>amortecedor</i> ¹	redução de extensão de <i>amortecedor dianteiro</i>

Fonte : elaborado pela autora

Após classificarmos as variantes presentes no quadro 43, partimos para a classificação dos termos *suspensão*², *suspensão traseira*, *amortecedor*² e *amortecedor traseiro*. Optamos por classifica-los separados dos termos do quadro 43, pois não denominam o mesmo conceito, visto que agora trataremos das suspensões traseiras das MTBs e, é importante mencionar, que nem toda MTB possui suspensão traseira, a maioria delas só possui suspensão dianteira.

O termo *suspensão*² é considerado uma *redução de extensão*, também de acordo com Freixa (2014), do termo *suspensão traseira*, que é o termo preferencial desta seção. Já o termo *amortecedor traseiro* é considerado uma *variante lexical* de unidades poliléxicas, com *variação de base*, segundo Freixa (2014), pois trocamos as bases *suspensão* por *amortecedor*, sem alteração de sentido dos mesmos. O termo *amortecedor* é considerado uma *redução de extensão* de *amortecedor traseiro* e também uma *variante lexical* de unidades monoléxicas do termo *suspensão*, ainda segundo Freixa (2014). A seguir, o quadro 44 com a classificação dessas variantes.

Quadro 44 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>suspensão traseira</i>	termo preferencial
<i>suspensão</i> ²	redução de extensão de <i>suspensão traseira</i>
<i>amortecedor traseiro</i>	variante lexical – variação de base
<i>amortecedor</i> ²	redução de extensão de <i>amortecedor traseiro</i> ; variante lexical de <i>suspensão</i>

Fonte : elaborado pela autora

As opções de redução presentes nos quadros 42 e 43 possuem uma alta ocorrência nos *corpora*, isso acontece devido as *causas discursivas*, mais especificamente, devido a *economia linguística*, ou seja, os falantes usam a versão reduzida para facilitar a comunicação e, por isso, usam com mais frequência, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2005).

As causas das variantes presentes no quadro 42 e 43 estão relacionadas com as *causas prévias* devido as *possibilidades de variação da língua*, pois ao haver trocas dos itens lexicais entre as variantes, como por exemplo trocar *garfo de suspensão* por *suspensão dianteira*, fazendo referência aonde a peça está localizada na bicicleta, mostra as possibilidades de a língua variar. O mesmo ocorre com a inversão dos itens lexicais entre *garfo de suspensão* e *suspensão de garfo*, também de acordo com Freixa (2005).

Temos, ainda, os termos *full suspension* e *suspensão total*. No caso desses dois termos, eles se referem as MTBs que possuem suspensão na parte da frente e de trás, ou seja, total. O termo preferencial neste caso é *full suspension*, visto que é o termo encontrado nos sites especializados. Neste caso, *suspensão total* é considerado uma *variante complexa com parentesco formal*, de acordo com Freixa (2014), visto que a sua versão em português tem o sentido literal do termo em inglês. A seguir, há o quadro 45 com a classificação dessas variantes.

Por fim, em nossos *corpora* também ocorre o termo *sistema de suspensão*, que se refere ao sistema completo de suspensão presente na MTB. Porém, para esse termo não há variantes, por isso não houve a sua classificação nesta seção.

Quadro 45 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>full suspension</i>	termo preferencial
<i>suspensão total</i>	variante complexa com parentesco formal

Fonte : elaborado pela autora

A causa dessa variação está relacionada as *causas interlinguísticas*, devido a *convivência do termo local com o “empréstimo”*, de acordo com Freixa (2005), ou seja, devido ao termo preferencial ser um termo em inglês, os falantes do domínio fizeram uma tradução do mesmo para o português. Porém, o uso da variante acaba sendo menos frequente do que o uso do empréstimo.

Logo após, discutimos os termos que significam tipos de freios existentes apenas nas MTBs. Esses freios, assim como os freios existentes somente nas bicicletas de estrada, estão localizados no aro das bicicletas, diferentemente dos freios à disco, que estão localizados no cubo das bicicletas. Vejamos a tabela 32.

Tabela 32 – ocorrência dos termos que significam tipos de freios

MTBBROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	MTBBRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>freio</i>	276	<i>freio</i>	186
<i>freio cantilever</i>	2	<i>freio cantilever</i>	6
<i>freio dianteiro</i>	6	<i>travão</i>	765
<i>freio traseiro</i>	7	<i>travão cantilever</i>	4
<i>freio v-brake</i>	3	<i>travão dianteiro</i>	47
		<i>travão traseiro</i>	18
		<i>travão v-brake</i>	6

Fonte : elaborado pela autora

O freio *v-brake* é uma evolução do freio *cantilever*, por isso esses termos possuem alguns traços que os diferenciam semanticamente. Portanto, eles não são variantes, visto que denominam conceitos diferentes. Sendo assim, os dois são termos preferenciais. Nesse sentido, os termos *travão cantilever* e *travão v-brake* são considerados *variantes lexicais* com *variação de base*, de acordo com os critérios defendidos por Freixa (2014), dos termos *freio cantilever* e *freio v-brake*, respectivamente, visto que o item lexical *freio* é substituído por *travão*, sem alterar os conceitos que os termos denominam.

Com relação a *freio dianteiro* e *freio traseiro*, eles se referem ao freio responsável por frear a roda da frente (dianteiro) e pela roda de trás (traseiro), respectivamente. Porém, eles podem denominar o conceito de *freio cantilever* ou *v-brake*. Por isso, temos *freio dianteiro*¹ e *freio dianteiro*², podendo se referir ao freio dianteiro cantilever ou ao freio

dianteiro v-brake, e *freio traseiro*¹ e *freio traseiro*², seguindo o mesmo raciocínio. Além disso, temos *travão dianteiro* e *travão traseiro*, que como no caso anterior, são considerados *variantes lexicais com variação de base*, segundo Freixa (2014). Aqui, também teremos *travão dianteiro*¹, *travão dianteiro*², *travão traseiro*¹ e *travão traseiro*².

Por fim, temos os termos *freio* e *travão* como *redução de extensão* de todos os termos que iniciam com a base *freio* e *travão*, respectivamente. A causa dessa redução está ligada as *causas discursivas*, devido a *economia linguística*, seguindo os pressupostos defendidos por Freixa (2005), que explica o alto número de ocorrências dessas reduções em nossos *corpora*. Além disso, para todos os termos com item lexical *travão* em sua composição, eles são também considerados como *variantes geográficas*, pois são as opções preferidas nos manuais traduzidos para o português de Portugal. Afim de facilitar o entendimento dessa discussão, adicionamos o quadro 46 a seguir.

Quadro 46 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>freio cantilever</i>	termo preferencial
<i>travão cantilever</i>	variante lexical – variação de base
<i>freio v-brake</i>	termo preferencial
<i>travão v-brake</i>	variante lexical – variação de base
<i>freio dianteiro</i>	termo preferencial – cantilever e/ou v-brake
<i>travão dianteiro</i>	variante lexical – variação de base - cantilever e/ou v-brake
<i>freio traseiro</i>	termo preferencial – cantilever e/ou v-brake
<i>travão traseiro</i>	variante lexical – variação de base - cantilever e/ou v-brake
<i>freio</i>	redução de extensão de todos os freios que iniciam com a base <i>freio</i> .
<i>travão</i>	redução de extensão de todos os freios que iniciam com a base <i>travão</i> .

Fonte : elaborado pela autora

A seguir, os termos que denominam o conceito de *guidão* da bicicleta de MTB. Como citamos anteriormente, essa peça se difere dos guidões das bicicletas de estrada e, por isso, analisamo-los separadamente.

Tabela 33 – ocorrência do termo que denomina o mesmo conceito de *guidão*

MTBBROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	MTBBRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>guidão</i>	176	<i>guiador</i>	219
		<i>guidão</i>	49

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial, neste caso, é o termo *guidão*, pois é o termo que está presente nos sites especializados do domínio. Sendo assim, o termo *guiador* é considerado uma *variante lexical* de unidade monolética, de acordo com a metodologia proposta por Freixa (2014), pois o termo preferencial *guidão* é substituído por *guiador* sem alteração de seu sentido inicial. O termo *guiador* é a opção preferida nos manuais traduzidos para o português de Portugal, por isso um alto número de ocorrências no MTBBRTrad. Segundo os critérios defendidos por Freixa (2005), como este termo ocorre nos manuais traduzidos para o português de Portugal, ele é, também, uma *variante geográfica*.

Quadro 47 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>Guidão</i>	termo preferencial
<i>Guiador</i>	variante lexical – unidade monolética

Fonte : elaborado pela autora

Logo após, discutimos os termos presentes na tabela 34, que são *manopla*, *punho* e *punho de guiador*.

Tabela 34 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *manopla*

MTBBROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	MTBBRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>manopla</i>	40	<i>manopla</i>	1
		<i>punho</i>	25
		<i>punho de guidador</i>	6

Fonte : elaborado pela autora

O termo *manopla* é considerado o termo preferencial dessa seção, pois é a opção preferida nos sites especializados brasileiros. Sendo assim, *punho* é considerado sua *variante lexical* de *unidade monoléxica*, de acordo com Freixa (2014), pois podemos substituir um pelo outro sem prejuízo de sentido. Já o termo *punho de guidador* é considerado *variante complexa sem parentesco formal*, segunda Freixa (2014), do termo preferencial, pois não há nenhum item lexical em comum entre eles, porém podemos substituir uma unidade monoléxica *manopla*, por uma unidade poliléxica *punho de guidador*, sem alterar o sentido do mesmo. Além disso, o termo *punho* pode, também, ser considerado uma *redução de extensão* de *punho de guidador*, fator que está ligado a *economia linguística*, ou seja, com as *causas discursivas*, segundo Freixa (2005). Também entendemos que *punho de guidador* e *punho* são *variantes geográficas*, pois são as opções preferidas nos manuais traduzidos para o português de Portugal. Para classificar essas variantes, adicionamos, logo abaixo, o quadro 48.

Quadro 48 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>manopla</i>	termo preferencial
<i>punho de guidador</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>punho</i>	variante lexical (unidade monoléxica) do termo preferencial. redução de extensão de <i>punho de guidador</i> .

Fonte : elaborado pela autora

Após analisarmos os termos presentes no quadro 48, passemos, então, a tabela 35 com os termos *sapata de freio* e *sapata do travão*.

Tabela 35 – ocorrência do termo que denomina o mesmo conceito de *sapata de freio*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLBROrig	MTBBROrig		CICLBRTRad	MTBBRTRad
<i>sapata de freio</i>	6	5	<i>sapata de freio</i>	24	21
			<i>sapata de travão</i>	2	2

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial presente na tabela 35 é *sapata de freio* que é o termo que mais ocorre nos sites especializados do domínio no Brasil. Nesse sentido, *sapata de travão* é considerado uma *variante lexical* com *variação de extensão*, de acordo com os preceitos de Freixa (2014), visto que o item lexical *freio* é trocado por *travão* sem alteração do seu sentido. Essa variante é também considerada *variante geográfica*, segundo Freixa (2005), pois é uma opção que somente ocorre nos manuais traduzidos para o português de Portugal. Diferente dos casos anteriores, a opção *sapata de travão* parece não ser a preferida nos manuais traduzidos para o português de Portugal, mas sim *sapata de freio*, pois o número de ocorrência é bem maior da segunda opção do que da primeira. A seguir, há o quadro 49 com a classificação dessa variante.

Quadro 49 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>sapata de freio</i>	termo preferencial
<i>sapata de travão</i>	variação lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Finda a discussão das variantes em português presentes no CICLBR e no MTBBR, iniciamos, então, a análise das variantes em francês que ocorrem no CICLFR e no MTBFR.

6.4 Análise dos termos que ocorrem no CICLFR e no MTBFR

Para darmos início em nossas análises dos termos em francês presentes no CICLFR e no MTBFR, iniciaremos com os termos que denominam o mesmo conceito do termo *blocage rapide*.

Tabela 36 – termos que denominam o mesmo conceito de *système de blocage rapide*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>blocage rapide</i>	64	36	<i>blocage rapide</i>	41	41
<i>levier de blocage</i>	5	3	<i>levier de blocage</i>	32	30
<i>système de blocage</i>	8	8	<i>levier de blocage rapide</i>	8	7
<i>système de blocage rapide</i>	7	7			
			<i>mécanisme de blocage rapide</i>	5	5
			<i>mécanisme de blocage</i>	13	14
			<i>système de blocage</i>	0	19
			<i>système de blocage rapide</i>	2	2

Fonte : elaborado pela autora

Como mencionamos anteriormente, *blocage rapide* é o termo que mais ocorre em ambos os corpora, porém, isso não quer dizer que ele é o termo preferencial. Ele é apenas a *redução* do termo preferencial, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), que acontece devido ao princípio de economia linguística e, por isso, é o termo mais usado. Nesse sentido, o termo preferencial será *système de blocage rapide* que é a forma expandida de *blocage rapide*. O termo *blocage rapide* é considerado uma *redução de base* do termo preferencial de acordo com os critérios propostos por Freixa (2014), visto

que há uma perda da base *systeme de*. O mesmo ocorre com o termo *systeme de blocage*, ele é uma *redução*, porém, neste caso, uma *redução de extensão* do termo preferencial, pois o item lexical *rapide* é suprimido, sem alteração de sentido.

Em seguida, temos *levier de blocage rapide* é uma *variante lexical* com *variação de base*, de acordo com Freixa (2014), pois no termo preferencial a base é *systeme de* e na sua variante passa a ser *levier de*, sem alterar o conceito que o termo denomina. Já o termo *levier de blocage* é uma *variante complexa com parentesco formal*, também segundo Freixa (2014), do termo *systeme de blocage rapide*. Ambas formas são *poliléxicas* e o item lexical *blocage* se mantém nos dois termos, por isso a definição por parentesco formal de acordo com os pressupostos de Freixa (2014). Além disso, *levier de blocage* também é uma *redução de extensão* do termo *levier de blocage rapide*, pois há um apagamento do item lexical *rapide*, novamente sem alterar o seu sentido.

Esses termos ocorrem tanto no CICLFR quanto no MTBFR, logo essa variação ocorre devido à *causas prévias*, segundo os critérios propostos por Freixa (2005), mais especificamente a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua* e são também *variantes geográficas*, por ocorrerem em diferentes países, como França e Alemanha, por exemplo.

O mesmo acontece com *mécanisme de blocage rapide* também é *variante lexical* com *variação de base*, seguindo os pressupostos de Freixa (2014), pois a base do termo preferencial *systeme de*, passa a ser *mécanisme* em sua variante. Há também o termo *mécanisme de blocage* que é uma *variante complexa com parentesco formal*, ainda segundo Freixa (2014), do termo preferencial *systeme de blocage rapide*, pois há o item lexical *blocage* em comum entre eles. Além disso, *mécanisme de blocage* também é uma *redução de extensão* do termo *mécanisme de blocage rapide*, pois o item lexical *rapide* é suprimido, sem alteração de sentido.

Para facilitar o entendimento das classificações das variantes presentes em nosso trabalho, adicionamos o quadro 50 com um resumo do que explicamos até o presente o momento.

Quadro 50 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>système de blocage rapide</i>	termo preferencial
<i>blocage rapide</i>	redução de base
<i>système de blocage</i>	redução de extensão
<i>levier de blocage rapide</i>	variante lexical – variação de base
<i>levier de blocage</i>	variante complexa com parentesco formal de <i>système de blocage rapide</i> ; redução de extensão de <i>levier de blocage rapide</i> .
<i>mécanisme de blocage rapide</i>	variante lexical – variação de base
<i>mécanisme de blocage</i>	variante complexa com parentesco formal de <i>système de blocage rapide</i> ; redução de extensão de <i>mécanisme de blocage rapide</i> .

Fonte : elaborado pela autora

As causas dessas variações, segundo os critérios propostos por Freixa (2005), são *prévias*, pois estão relacionadas *a arbitrariedade do signo linguístico* e *as possibilidades de variação da língua*, visto que há muitas variantes para um mesmo termo. Além disso, elas também estão ligadas as *causas discursivas*, devido a *criatividade, ênfase e expressividade* dos especialistas desse domínio. Além disso, são também *dialetais*, pois as variações são *geográficas*, já que essas variantes estão presentes em manuais de países diferentes.

A seguir, apresentamos os termos *boîte de pédalier* e *boîtier de pédalier*, que ocorrem no CICLFROrig e no MTBFROrig e *boîtier de pédálier* e *boîtier de jeu de pédalier* que ocorrem no CICLFRTrad e no MTBFRTrad.

Tabela 37 – termos que denominam o mesmo conceito de *boîtier de pédalier*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFROrig	MTBFROrig		CICLFRTrad	MTBFRTad
<i>boîte de pédalier</i>	6	4	<i>boîtier de pedálier</i>	21	12
<i>boîtier de jeu de pédalier</i>	0	2	<i>boîtier de jeu de pédalier</i>	2	2
<i>boîtier de pédalier</i>	59	10			

Fonte : elaborado pela autora

Observamos que *boîtier de pédalier* é o termo preferencial nesse caso, enquanto que *boîte de pédalier* e *boîtier de jeu de pédalier* são suas variantes. No caso de *boîte de pédalier*, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), consideramos como *variante lexical* de *boîtier de pédalier*, mais especificamente *variação de base*, pois há uma variação na escolha do item lexical que está presente na base. Aqui estamos tratando de variação que ocorre nos manuais originalmente escritos em francês, porém a variação também está relacionada com o local onde esses manuais foram escritos. Portanto, elas também são *variantes geográficas*, mesmo que são termos escritos originalmente em francês e não traduzidos. Além disso, as causas podem ser *causas prévias*, sendo elas, a *arbitrariedade do signo linguístico* e *as possibilidades de variação da língua*, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2005).

No caso do termo *boîtier de jeu de pédalier* também consideramos como *variante lexical* de *boîtier de pédalier*, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), porém ocorre uma *variação de extensão*, pois há um acréscimo de outros itens lexicais, neste caso *de jeu*. Neste caso, estamos tratando da variação que ocorre no CICLFRTrad e no MTBFRTad, então, ela é considerada como *variante geográfica*, pois ocorre em manuais de Taiwan e está ligada, também, as *causas prévias*, como citamos no caso anterior, devido à *arbitrariedade do signo linguístico* e *as possibilidades de variação da língua*, de acordo com os critérios estabelecidos por Freixa (2005). A seguir, nossa tabela com o resumo das classificações das variantes desses termos aqui discutidos.

Quadro 51 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>boîtier de pédalier</i>	termo preferencial
<i>boîte de pédalier</i>	variante lexical – variação de base
<i>boîtier de jeu de pédalier</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Em seguida, apresentamos os termos *câble de dérailleur* e *câble dérailleur* e o número de vezes que cada um deles aparece em nossos *corpora*.

Tabela 38 – termos *câble de dérailleur* e *câble dérailleur*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>				
	CICLFROrig		CICLFRTad	MTBFRTad
<i>câble de dérailleur</i>	21	<i>câble de dérailleur</i>	10	10
		<i>câble dérailleur</i>	5	2

Fonte : elaborado pela autora

Aqui, entendemos que *câble de dérailleur* é o termo preferencial, visto que ocorre no CICLFROrig, mesmo que ele não haja ocorrências dele no MTBFROrig. Nos *corpora* de tradução a sua variante *câble dérailleur*, que segundo os critérios propostos por Freixa (2014), é considerada uma *variante morfossintática*, e de maneira mais específica, uma *variação de preposição*, pois na variante *câble dérailleur* há um apagamento da preposição *de*. Segundo os critérios propostos em Freixa (2005), este também é um caso de *variação geográfica*, por ocorrer no CICLFRTad e no MTBFRTad, como por exemplo nos manuais italianos traduzidos para o francês. A seguir, nossa tabela com a classificação desta variante.

Quadro 52 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>câble de dérailleur</i>	termo preferencial
<i>câble dérailleur</i>	variante morfossintática – variação de preposição

Fonte : elaborado pela autora

O próximo termo que trataremos aqui é o termo *cadre* que ocorre tanto nos manuais originais em francês, quanto nos manuais traduzidos para o francês e o termo

châssis que ocorre somente no CICLFRTrad e no MTBFRTrad e a quantidade de vezes que eles estão presentes em cada *corpus*.

Tabela 39 – termos *cadre* e *châssis*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLFROrig	MTBFROrig		CICLFRTrad	MTBFRTrad
<i>cadre</i>	774	292	<i>cadre</i>	509	541
			<i>châssis</i>	69	63

Fonte : elaborado pela autora

Neste caso, o termo preferencial será *cadre* visto que ocorre no CICLFROrig e no MTBFROrig. Porém, no CICLFRTrad e no MTBFRTrad há a sua variação *châssis*, que consideramos como *variante lexical* de *unidades monoléticas*, segundo os preceitos de Freixa (2014), ou seja, o termo *cadre* foi substituído por *châssis* em alguns manuais traduzidos. Com relação a causa, acreditamos que é uma *causa dialetal*, de acordo com a teoria proposta por Freixa (2005), devido à localização, ou seja, uma *variação geográfica*, pois ocorrem em manuais de Taiwan traduzidos para o francês. Neste caso, também podemos pensar em *causas discursivas*, estando relacionada com *criatividade*, *ênfase e expressividade* dos especialistas daquela região, visto que o termo se transforma completamente em sua variante. Adicionamos, então, a tabela com a classificação dessa variante.

Quadro 53 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>cadre</i>	termo preferencial
<i>chassis</i>	variante lexical – unidade monolética

Fonte : elaborado pela autora

A seguir, apresentamos o termo *casque*, *casque de cyclisme*, *casque de protection* e *casque de vélo* e a quantidade de vezes que eles ocorrem nos nossos *corpora*.

Tabela 40 – termos *casque*, *casque de cyclisme*, *casque de protection* e *casque de vélo*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>casque</i>	67	46	<i>casque</i>	144	143
<i>casque de vélo</i>	4	4	<i>casque de cyclisme</i>	2	2
			<i>casque de protection</i>	8	4
			<i>casque de vélo</i>	2	2

Fonte : elaborado pela autora

O termo *casque* é mais recorrente nos dois *corpora* de manuais originais em francês, porém assim com alguns casos anteriores, ele também é uma *redução de extensão* do termo preferencial, de acordo com a metodologia proposta por Freixa (2014), que neste caso é *casque de vélo*, por ocorrer no CICLFROrig e no MTBFROrig. Nesse sentido, *casque* ocorre mais vezes, devido às *causas discursivas*, ou seja, a *economia linguística*, de acordo com Freixa (2005), que leva os especialistas da área a usarem mais *casque* do que a sua forma expandida *casque de vélo*.

No CICLFRTrad e no MTBFRTrad ocorrem as variantes *casque de protection* e *casque de cyclisme*. Essas variantes também são consideradas como *variantes lexicais*, devido a *variação de extensão*, segundo os critérios estabelecidos por Freixa (2014). Aqui observamos uma troca da extensão do termo, ou seja, *de vélo* no termo preferencial é substituído por *de protection* ou *de cyclisme* em suas variantes, sem alteração de sentido. Nestes casos, acreditamos que as causas podem ser *dialetais*, de acordo com Freixa (2005), devido ao fato de ocorrerem em locais diferentes, no caso de *casque de protection* ocorre em manuais italianos e *casque de cyclisme* em manuais americanos; mas também podem ser *prévias*, pelo motivo de *possibilidades de variação da língua*; e, por fim, acreditamos que as causas também podem ser *discursivas*, pois acreditamos que elas podem estar relacionadas a *criatividade, ênfase e expressividade* dos especialistas da área, ao fazer essas trocas. Em seguida, nossa tabela para a classificação dessas variantes.

Quadro 54 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>casque de vélo</i>	termo preferencial
<i>casque</i>	redução de extensão
<i>casque de cyclisme</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>casque de protection</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Em seguida, apresentaremos os termos *chaîne*, *chaîne de vélo* e *chaîne de transmission* que estão presentes em nossos corpora.

Tabela 41– termos que denominam o mesmo conceito de *chaîne de transmission*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFROrig	MTBFROrig		CICLFRTad	MTBFRTad
<i>chaîne</i>	159	101	<i>chaîne</i>	265	325
<i>chaîne de vélo</i>	4	0	<i>chaîne de vélo</i>	0	6
<i>chaîne de transmission</i>	3	3	<i>chaîne de transmission</i>	14	14

Fonte : elaborado pela autora

Neste caso, o termo *chaîne de transmission* é o termo preferencial, pois ele se encontra nos sites especializados deste domínio, confirmando o estatuto de termo preferencial. Nesse sentido, o termo *chaîne* é considerado uma *redução de extensão* do termo preferencial, segundo os pressupostos de Freixa (2014), e, devido ao princípio de *economia linguística*, tem um alto número de ocorrências no corpus. Já o termo *chaîne de vélo* é considerado *variante lexical*, com *variação de extensão*, de acordo com Freixa (2014), pois adiciona-se *de vélo* sem alteração de sentido. Além disso, esses termos ocorrem em manuais do CICLFROrig e MTBFROrig, como por exemplo em manuais suíços e no CICLFRTad e no MTBFRTad, como em manuais alemães e, por isso, entendemos que elas são *variantes geográficas*. Elas também estão ligadas as *causas prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, de acordo com Freixa (2005). Apresentamos, então, o quadro 55 com o resumo das classificações das variantes.

Quadro 55 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>chaîne de transmission</i>	termo preferencial
<i>chaîne</i>	redução de extensão
<i>chaîne de vélo</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Logo após, temos os termos *chaussure*, *chaussure automatique* e *chassure de vélo* que estão presentes em nossos *corpora*.

Tabela 42 – termos que denominam o mesmo conceito de *chaussure de vélo*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>chaussure</i>	100	51	<i>chaussure</i>	51	67
<i>chaussure automatique</i>	2	0			
<i>chaussure de vélo</i>	4	3			

Fonte : elaborado pela autora

Entendemos que *chaussure* é uma *redução de extensão* do termo preferencial *chaussure de vélo* que tem um número maior de ocorrências no CICLFROrig e no MTBFROrig. Esse fato está novamente ligado as *causas discursivas*, de acordo com os conceitos defendidos por Freixa (2005), mais especificamente devido à *economia linguística*, e, por isso, *chassure* ocorre muito mais do que os outros termos. Nesse sentido, classificamos *chaussure automatique* como *variante lexical*, devido a *variação de extensão*, no caso a troca de *de vélo* por *automatique*, segundo a proposta defendida por Freixa (2014). Acreditamos que essas variações ocorram devido às *causas prévias*, considerando a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, para tanto, baseamo-nos nas ideias de Freixa (2005). Logo abaixo, o quadro 56 com as variantes relacionadas ao termo *chaussure de vélo*.

Quadro 56 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>chaussure de vélo</i>	termo preferencial
<i>chaussure</i>	redução de extensão
<i>chaussure automatique</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Logo após, apresentamos os termos que derivam de *cintre* e *guidon*, que estão presentes no CICLFR e no MTBFR.

Tabela 43 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *cintre-potence*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFROrig	MTBFROrig		CICLFRTrad	MTBFRTrad
<i>cintre-potence</i>	2	2	<i>guidon intégré</i>	2	0
<i>guidon-potence</i>	2	0	<i>guidon potence</i>	2	2
			<i>potence guidon</i>	4	0
			<i>potence de guidon</i>	7	7

Fonte : elaborado pela autora

Aqui, o termo *cintre-potence* é o preferencial, já que ele deriva do termo *cintre* que anteriormente também foi definido como termo preferencial. Além disso, ele está presente em sites especializados, o que nos ajuda a confirmar o seu estatuto de termo preferencial.

Nesse sentido, entendemos que *guidon-potence* e *guidon potence* são variantes lexicais de *cintre-potence*, de acordo com os pressupostos de Freixa (2014), com variação de base, a base *cintre* foi substituída por *guidon* na sua forma variante. Em seguida, *potence guidon* e *potence de guidon* são consideradas como variantes complexas com parentesco formal, segundo Freixa (2014), pois há uma inversão na ordem dos itens lexicais, porém *potence* se mantém, por isso ele foi definido como com parentesco formal.

E, por fim, *guidon intégré* é considerada uma *variante complexa sem parentesco formal*. O termo *polilético cintre-potence* é substituído pela sua variante também *polilética*, porém sem nenhum parentesco, *guidon intégré*. Para a definição dessas variantes, baseamo-nos nos pressupostos apresentados por Freixa (2014). Adicionamos a tabela abaixo, a fim de facilitar o entendimento da classificação das variantes do termo *cintre-potence*.

Quadro 57 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>cintre-potence</i>	termo preferencial
<i>guidon-potence</i>	variante lexical – variação de base
<i>guidon potence</i>	variante lexical – variação de base
<i>potence guidon</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>potence de guidon</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>guidon integre</i>	variante complexa sem parentesco formal

Fonte : elaborado pela autora

Com relação às causas, acreditamos estarem ligadas às *causas prévias*, devido à *redundância linguística*, à *arbitrariedade do signo linguístico* e às *possibilidades de variação da língua*. Além disso, elas são consideradas também como *variantes geográficas*, pois ocorrem em manuais de diferentes localidades. A determinação dessas causas das variações terminológicas é baseada em Freixa (2005).

Os próximos termos que apresentaremos são *collier de selle* e *collier de tige de selle* que estão presentes no CICLFR e no MTBFR.

Tabela 44 – ocorrência dos termos *collier de selle* e *collier de tige de selle*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFROrig	MTBFROrig		CICLFRTrad	MTBFRTad
<i>collier de selle</i>	5	4	<i>collier de selle</i>	4	5
<i>collier de tige de selle</i>	4	0	<i>collier de tige de selle</i>	2	2

Fonte : elaborado pela autora

Apesar de *collier de selle* ser o termo mais frequente no CICLFROrig e no MTBFROrig, ele é uma *redução de extensão*, seguindo os preceitos de Freixa (2014), do termo preferencial *collier de tige de selle*. Mesmo sendo o termo preferencial, ele não ocorre no MTBFROrig. A causa desta redução está relacionada as *causas discursivas*, segundo Freixa (2005), devido a *economia linguística*, além de ser também uma *variante geográfica*, pois *collier de selle* ocorre em manuais de diferentes locais no CICLFR e no MTBFR. A seguir, a tabela com a classificação dos termos apresentados nesta seção.

Quadro 58 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>collier de tige de selle</i>	termo preferencial
<i>collier de selle</i>	redução de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Em seguida, temos os termos *douille de direction* e *tube de direction* que ocorrem no CICLFROrig e apenas *tube de direction* que ocorre no MTBFROrig e *douille de direction* e *tube de direction* que ocorrem no CICLFRTrad e no MTBFRTrad.

Tabela 45 – ocorrência dos termos *douille de direction* e *tube de direction*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>douille de direction</i>	17	0	<i>douille de direction</i>	4	3
<i>tube de direction</i>	27	8	<i>tube de direction</i>	49	26

Fonte : elaborado pela autora

Definimos *tube de direction* como o termo preferencial, visto que ocorre mais vezes no CICLFROrig. A sua variante *douille de direction* é considerada como *variante lexical*, com *variação de base* do termo, segundo os critérios defendidos por Freixa (2014), ou seja, *tube* é substituído por *douille*, mas a extensão do termo *de direction* se mantém. A causa desse fenômeno está ligada as *causas prévias*, devido à *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, de acordo com Freixa (2005), e, além disso, esta variante também é considerada como *variante geográfica*,

visto que *douille de direction* está presente em manuais de diferentes lugares. Logo após, adicionamos o quadro 59 mostrando a classificação da variante *douille de direction*.

Quadro 59 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>tube de direction</i>	termo preferencial
<i>douille de direction</i>	variante lexical – variação de base

Fonte : elaborado pela autora

Na sequência, temos o termo *fixation de tige de selle* que ocorre no CICLFROrig e *fixation de tige de selle* e *fixation de selle* que ocorrem no CICLFRTrad e no MTBFRTrad e *fixation de selle intégrée* que ocorre somente no CICLFRTrad.

Tabela 46 – ocorrência dos termos *fixation de tige de selle*, *fixation de selle* e *fixation de selle intégrée*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus				
	CICLFROrig		CICLFRTrad	MTBFRTrad
<i>fixation de tige de selle</i>	2	<i>fixation de tige de selle</i>	2	2
		<i>fixation de selle</i>	18	3
		<i>fixation de selle intégrée</i>	5	0

Fonte : elaborado pela autora

O termo *fixation de selle* é uma *redução de extensão* do termo *fixation de tige de selle*, e pelo mesmo motivo de *economia linguística* que citamos anteriormente, ele tem uma ocorrência muito superior aos outros termos. O termo *fixation de tige de selle* é o único que ocorre no CICLFROrig e, por isso, será o termo preferencial desta seção. O termo *fixation de selle intégrée* é considerado como *variante lexical de unidades poliléxicas*, com *variação de extensão* do termo, ou seja, *de tige de selle* é substituído em sua variante por *de selle intégrée*, segundo os critérios propostos por Freixa (2014). A seguir, apresentamos a tabela resumido da classificação das variantes desta seção.

Quadro 60 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>tube de tige de selle</i>	termo preferencial
<i>fixation de selle</i>	redução de extensão
<i>fixation de selle intégrée</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

As causas dessas variações estão relacionadas as *causas prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, de acordo com Freixa (2005), e, são também *variantes geográficas*, visto que *fixation de selle* e *fixation de selle intégrée* ocorrem em manuais de Taiwan, por exemplo, e *fixation de tige de selle* em manuais suíços. Nesse sentido, observamos as variações que ocorrem devido ao lugar onde se encontra esses termos.

Os freios da bicicleta de estrada foram evoluindo e surgindo opções mais eficientes e modernas e, com isso, uma grande confusão terminológica pode acontecer devido a quantidade de variantes para esses termos. A seguir, adicionamos uma tabela, a fim de facilitar o entendimento, com todos os termos que se referem aos freios.

Tabela 47 – ocorrência dos termos que fazem parte do campo conceitual *freios*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLFROrig	MTBFROrig		CICLFRTrad	MTBFRTrad
<i>frein</i>	919	473	<i>frein</i>	1111	1386
<i>frein à disque</i>	55	34	<i>frein à disque</i>	72	90
<i>frein à disque hydraulique</i>	8	10	<i>frein à disque à actionnement hydraulique</i>	2	2
<i>frein à disque mécanique</i>	3	3	<i>frein à disque hydraulique</i>	2	5
<i>système de freinage</i>	22	13	<i>système de frein</i>	7	8
			<i>système de freinage</i>	32	40

Fonte : elaborado pela autora

Há muitos termos que se referem aos freios das bicicletas de estrada e da MTB. Ao longo dessa discussão, vamos ver que eles possuem funcionamentos diferentes, mas todos com o mesmo objetivo: frear a bicicleta e deixar o ciclista em segurança sempre que necessário.

Nesse sentido, tanto *frein à disque hydraulique* quanto *frein à disque mécanique* serão termos preferenciais, pois denominam conceitos diferentes, então não podemos trocar um pelo outro. Já o termo *frein à disque à actionnement hydraulique* será uma *variante lexical* com *variação de extensão* de *frein à disque hydraulique*, visto que há um acréscimo de *à actionnement* sem alteração de sentido dos mesmos, segundo os pressupostos de Freixa (2014). Essa variação está relacionada as *causas discursivas*, devido a *criatividade*, *ênfase* e *expressividade* dos falantes desse domínio, mas também é considerada como *variante geográfica*, visto que essa variação ocorre em diferentes locais, de acordo com Freixa (2005).

No caso de *frein à disque*, ele é o termo que mais ocorre dentro das opções que denominam o conceito de um *freio a disco*, porém ele é uma redução de *frein à disque*

hydraulique ou *frein à disque mécanique* e, como discutimos anteriormente, aqui também temos *frein à disque*¹ e *frein à disque*² e, portanto, eles denominam conceitos diferentes. Nesse sentido, o termo *frein à disque* é considerado uma *redução de extensão*, pois os itens lexicais *hydraulique* ou *mécanique* desaparecem, e se estivermos nos referindo ao *frein à disque hydraulique* e dissermos apenas *frein à disque*, não haverá alteração de sentido e o mesmo acontece se estivermos nos referindo a *frein a disque mécanique* e usarmos somente a opção *frein à disque*. Nesse sentido, não há alteração de sentido, se soubermos exatamente a qual termo nos referimos. As causas desse fenômeno, estão ligadas as *causas discursivas*, devido a *economia linguística*, segundo os critérios propostos por Freixa (2005). A seguir, o quadro 61, com a classificação dessas variantes.

Quadro 61 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>frein à disque hydraulique</i>	termo preferencial
<i>frein à disque à actionnement hydraulique</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>frein à disque mécanique</i>	termo preferencial
<i>frein à disque</i> ¹ e <i>frein à disque</i> ²	redução de extensão de <i>frein à disque hydraulique</i> e/ou <i>mécanique</i>

Fonte : elaborado pela autora

Após a discussão da redução do termo *frein à disque*, vale mencionar que o termo *frein* é o mais frequente deles nos 4 *corpora*, mas ele não é o termo preferencial em nenhum dos casos, visto que ele pode ser uma *redução de extensão* de qualquer um dos termos que se referem a tipos de freios, que citamos no quadro 2, e esses freios possuem funcionamentos diferentes e, por isso, não denominam o mesmo conceito.

Nesse sentido, só o contexto irá nos dizer qual opção devemos escolher. Por exemplo, em um contexto onde estamos falando de freios de uma maneira geral da bicicleta de estrada ou da MTB, sem especificar qual o tipo de freio, usar somente a opção *frein* pode ser aceitável. Da mesma forma que em um contexto onde estamos falando de freio a disco, sem a necessidade de especificar se é hidráulico ou mecânico, a opção *frein à disque* também pode satisfazer a necessidade do falante/ouvinte. Porém, em um contexto onde estamos falando da diferença entre *frein à disque hydraulique* e *frein à disque mécanique* é importante especificar o termo o qual nos referimos e não usar apenas a sua forma reduzida, pois poderá haver confusão no entendimento do conceito desses termos.

Esse fenômeno ocorre devido às *causas discursivas*, ou seja, com a *economia linguística*, segundo os preceitos de Freixa (2005), há uma tendência em reduzirmos esses termos e torná-los mais rápidos para falar ou escrever e, por isso, o número de ocorrências também aumenta, já que passamos a usar a sua redução com mais frequência. No entanto, essas opções nunca serão termos preferenciais, pois são classificadas apenas como *redução*, ora de *base* ora de *extensão*.

Para finalizar a discussão que se refere aos termos que denominam conceitos de *freio*, no CICLFROrig e no MTBFROrig há o termo *systeme de freinage* e no CICLFRTrad e no MTBFRTTrad *systeme de frein* e *systeme de freinage*. Esses termos não são variantes dos termos que se referem aos freios, pois aqui nos referimentos ao sistema de frenagem de uma forma completa, e não separados de maneira pontual como fizemos anteriormente, podendo ele ser à disco, mecânico, etc. Neste caso, consideramos *systeme de freinage* como o termo preferencial, por ocorrer em maior número no CICLFROrig e no MTBFROrig e *systeme de frein* a sua *variante lexical* com *variação de extensão*. A seguir, o quadro 62 com a classificação dessa variante.

Quadro 62 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>systeme de freinage</i>	termo preferencial
<i>systeme de frein</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

As causas dessa variação também estão ligadas as *causas prévias*, devido as *possibilidades de variação da língua*, além de ser considerada como *variante geográfica*, devido ao fato dessa variação acontecer em manuais de diferentes locais, ainda segundo Freixa (2005).

Após apresentarmos as análises relacionadas aos termos freios, passemos, então, a tabela 48. Para os termos que se referem a caixa de direção da bicicleta de estrada, temos *jeu de direction* que ocorre no CICLFR e no MTBFR e *groupe direction* que ocorre somente no CICLFRTrad.

Tabela 48 – ocorrência dos termos *groupe direction* e *jeu de direction*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>jeu de direction</i>	221	49	<i>groupe direction</i>	3	0
			<i>jeu de direction</i>	83	68

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial neste caso é *jeu de direction* visto que somente ele ocorre no CICLFROrig e no MTBFROrig, porém com uma frequência bem alta, se comparado a sua variante *groupe direction* que ocorre somente no CICLFRTrad. Sendo assim, *groupe direction* é considerada *variante lexical* com *variação de base*, pois a base *jeu de* presente no termo preferencial é alterada por *groupe* sem variação do conceito que o termo denomina, segundo os critérios de Freixa (2014). As causas estão ligadas a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, de acordo com Freixa (2005), além de ser considerada como *variante geográfica*, visto que *groupe direction* está presente em manuais italianos traduzidos para o francês. A seguir, ao quadro 63 com a classificação desta variante.

Quadro 63 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>jeu de direction</i>	termo preferencial
<i>groupe direction</i>	variante lexical – variação de base

Fonte : elaborado pela autora

A seguir, apresentamos os termos *attache rapide*, *levier de serrage*, *levier de serrage rapide*, *serrage rapide* e *système de serrage rapide* que ocorrem no CICLFROrig e no MTBFROrig e os termos *levier d'attache rapide*, *levier de fixation rapide*, *levier de serrage*, *levier de serrage rapide*, *mécanisme de fixation rapide*, *système de fixation* e *système de fixation rapide* que estão presentes no CICLFRTrad e no MTBFRTrad.

Tabela 49 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *levier de serrage rapide*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>attache rapide</i>	40	39	<i>levier d'attache rapide</i>	10	10
<i>levier de serrage</i>	19	28	<i>levier de fixation rapide</i>	3	3
<i>levier de serrage rapide</i>	5	13	<i>levier de serrage</i>	50	72
<i>serrage rapide</i>	41	18	<i>levier de serrage rapide</i>	0	22
<i>système de serrage rapide</i>	2	2	<i>mécanisme de fixation rapide</i>	20	25
			<i>système de fixation</i>	26	23
			<i>système de fixation rapide</i>	7	7

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial nesta seção é *levier de serrage rapide*, pois ocorre no CICLFROrig e no MTBFROrig com mais frequência, visto que *levier de serrage* e *serrage rapide* são reduções do termo preferencial, segundo os pressupostos de Freixa (2014). O termo *levier de serrage*, que ocorre nos quatro *corpora*, é considerado uma *redução de extensão*, visto que desaparece o item lexical *rapide*, sem alteração de sentido. Já o termo *serrage rapide* é considerado *redução de base*, pois o item lexical *levier* que fica localizado na base desaparece, também sem alteração de sentido. Baseado nos critérios propostos por Freixa (2005), esse fato está relacionado a *economia linguística*, mais especificamente está relacionado as *causas discursivas*, e, por isso, possuem um número maior de ocorrências no *corpus*.

Ainda no CICLFROrig e no MTBFROrig temos o termo *systeme de serrage rapide* que é considerado uma *variante lexical* com *variação de base*, pois *levier* é trocado por *systeme*, novamente sem mudança no conceito do mesmo, ainda segundo Freixa (2014). E no *corpus* dos manuais originalmente escritos em francês temos o termo *attache rapide* que é uma *redução de base* do termo *levier d'attache rapide*, e também devido ao princípio de *economia linguística* há um número alto de ocorrências, como discutimos anteriormente. A seguir, discutiremos o termo *levier d'attache rapide*.

No CICLFRTrad e no MTBFRTTrad temos o termo *levier d'attache rapide*, que é considerado uma *variante lexical* com *variação de extensão*, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), do termo *levier de serrage rapide*. Neste caso, *d'attache* é substituído por *de serrage*, sem alteração de sentido. Em seguida, temos o termo *levier de fixation rapide*, que é considerado *variante lexical* com *variação de extensão*, também de acordo com Freixa (2014), do termo preferencial *levier de serrage rapide*. Neste caso, *serrage rapide* presente na extensão do termo preferencial é trocado por *fixation rapide*, sem alteração de sentido. Em seguida, *mecanisme de fixation rapide* e *systeme de fixation rapide* são considerados *variantes complexas com parentesco formal*, segundo Freixa (2014), pois ambos termos são *poliléxicos* e há o item lexical *rapide* em comum entre eles. Por fim, *systeme de fixation* é considerado uma *redução de extensão* do termo *systeme de fixation rapide*, pois desaparece o item lexical *rapide*, sem alterar o conceito que o termo denomina. Isso explica também um número maior de ocorrências no *corpus*. Todas essas classificações são baseadas nos pressupostos teóricos de Freixa (2014). A seguir, a classificação das variantes presentes nesta seção.

Quadro 64 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>levier de serrage rapide</i>	termo preferencial
<i>levier de serrage</i>	redução de extensão
<i>serrage rapide</i>	redução de base
<i>système de serrage rapide</i>	variante lexical - variação de base
<i>levier de fixation rapide</i>	variante lexical - variação de extensão
<i>mécanisme de fixation rapide</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>système de fixation rapide</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>système de fixation</i>	redução de extensão de <i>système de fixation rapide</i> .
<i>levier d'attache rapide</i>	variante lexical – variação de extensão do termo preferencial
<i>attache rapide</i>	redução de base de <i>levier d'attache rapide</i>

Fonte : elaborado pela autora

Devemos salientar que as causas das variações são *causas prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e *as possibilidades de variação da língua* e, além disso, também estão relacionadas as *causas discursivas*, devido a *criatividade, ênfase e expressividade* dos falantes e especialistas do domínio, segundo os critérios defendidos por Freixa (2005). Além disso, estas variantes também são consideradas como *variantes geográficas*, visto que ocorrem em diferentes manuais de diferentes regiões, como por exemplo a redução *attache rapide* ocorre em manuais suíços e *levier d'attache rapide* em manuais alemães.

Os próximos termos que apresentaremos na tabela 50 são todos os termos que ocorrem no CICLFR e no MTBFR que se relacionam as manetes de freio e as manetes de mudança de marchas em francês.

Tabela 50 – ocorrência dos termos que têm o sentido de *manete de freio* e *manete de mudança de marchas*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFRTrad
<i>commande de changement de vitesse</i>	4	5	<i>commande de changement de vitesse</i>	2	2

<i>commande de dérailleur</i>	0	2	<i>commande de vitesse</i>	3	4
<i>levier de comande</i>	3	2	<i>levier de frein</i>	108	119
<i>levier de frein</i>	103	72	<i>levier de freinage</i>	4	5
<i>levier externe</i>	9	0	<i>levier de frein droit</i>	2	3
<i>levier externe droit</i>	3	0	<i>levier de frein gauche</i>	2	3
<i>levier droit</i>	2	2	<i>levier droit</i>	3	3
<i>levier gauche</i>	5	3	<i>levier gauche</i>	3	3
<i>manette</i>	89	29	<i>levier intégré</i>	5	0
<i>manette de changement de vitesse</i>	2	0	<i>manette</i>	93	110
<i>manette de dérailleur</i>	0	3	<i>manette de changement de vitesse</i>	29	30
<i>manette de frein</i>	9	0	<i>manette de dérailleur</i>	8	20
<i>manette de vitesse</i>	9	4	<i>manette de frein</i>	2	3
<i>poignée</i>	49	36	<i>manette de vitesse</i>	15	15
<i>poignée de frein</i>	11	11	<i>mécanisme de changement de vitesse</i>	6	8
			<i>poignée</i>	44	83
			<i>poignée de frein</i>	11	27
			<i>poignée de vitesse rotative</i>	8	8

Fonte : elaborado pela autora

Nas bicicletas de estrada mais modernas, a manete de freio e a manete de mudança de marchas estão situadas no mesmo lugar constituindo uma única peça, de maneira que o ciclista não precise soltar o guidão para mudar as marchas ou frear, sendo esta uma medida de segurança. Nesse sentido, optamos por agrupar os termos que denominam o conceito de manete de freio e manete de mudança de marchas. Porém, é importante lembrar que na MTB, a manete de freio e a manete de mudança de marchas não constituem uma única peça, elas estão localizadas em locais diferentes da bicicleta, mas, como os termos se repetem no CICLFR e no MTBFR, optamos também por deixá-los juntos.

O termo *manette* é uma *redução de extensão*, segundo os pressupostos de Freixa (2014), do termo preferencial *manette de changement de vitesse* ou *manette de frein*. Esses dois termos denominam conceitos diferentes, ou seja, temos *manette*¹ e *manette*² pois o primeiro se refere ao sentido de *manette de changement de vitesse* e o segundo de *manette de frein*, porém *manette* é usado como redução nos dois casos. Como já mencionamos anteriormente, é importante saber bem claramente a qual termo estamos nos referindo, para que não haja confusão entre eles. Isso ocorre devido a economia linguística, ou seja, devido as *causas discursivas*, de acordo com os critérios estabelecidos por Freixa (2005), e explica o fato de ocorrer em um número muito maior do que os outros termos.

No caso do termo que significa manete de mudança de marchas, o termo preferencial é *manette de changement de vitesse*, pois é a opção que se encontra com mais frequência nos sites especializados. O termo *manette de vitesse* também é uma *redução de extensão* do termo preferencial e novamente isso acontece devido as *causas discursivas*, de acordo com os pressupostos de Freixa (2005). O termo *commande de changement de vitesse* é uma *variante lexical*, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), com *variação de base*, visto que a base *manette* é trocada por *commande* sem alteração de sentido. Com relação aos termos *commande de dérailleuse* e *levier de commande*, eles são *variantes complexas sem parentesco formal*, também segundo Freixa (2014), pois tanto o termo preferencial quanto as suas variantes são *poliléxicas* e são transformados completamente, sem nenhum item lexical em comum entre eles, porém denominando o mesmo conceito do termo preferencial. Já com relação ao termo *commande de vitesse*, ele é considerado uma *variante complexa com parentesco formal*, pois também tanto o termo preferencial quanto a sua variante são *poliléxicas*, porém no

caso de *commande vitesse* há o item lexical *vitesse* em comum com o termo preferencial, por isso, então, a opção *com parentesco formal*, ainda baseado nos critérios de Freixa (2014).

Já o termo *manette de dérailleur* é uma *variante lexical*, seguindo os pressupostos de Freixa (2014), com *variação de extensão*, pois há uma alteração de *de changement de vitesse* no termo preferencial por *de dérailleur* na sua variante, sem alteração de sentido. O termo *mécanisme de changement de vitesse* é uma *variante lexical* com *variação da base*, pois, nesse caso, *manette* é trocado por *mécanisme* em sua variante, sem alteração de sentido. Ainda com relação ao conceito de *mudança de marchas*, temos o termo *poignée de vitesse rotative*, que foi classificado como *variante complexa com parentesco formal*, de acordo com Freixa (2014), pois tanto o termo preferencial quanto esta variante são *poliléxicas* e possuem um parentesco, no caso o item lexical *vitesse* em comum entre eles. O restante do termo é alterado, porém sem mudança de sentido. É importante salientar que o termo *poignée* pode ser uma *redução de extensão* do termo *poignée de vitesse rotative*.

As causas das *variantes lexicais* estão relacionadas as *causas prévias*, ou seja, a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*; as *causas discursivas*, devido a *criatividade, ênfase e expressividade* dos falantes e especialistas da área; e, ainda, são *variantes geográficas*, visto que o termo *manette de vitesse*, por exemplo, ocorre em manuais suíços, mas também em manuais de Taiwan e *manette de changement de vitesse* ocorre, por exemplo, em manuais da Espanha e também do Canadá, de acordo com Freixa (2005). Nesse sentido, observamos que são muitas causas que podem levar um termo a variar e não há uma causa isolada. Em seguida, apresentamos o quadro 65 com a classificação destas variantes.

Quadro 65 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>manette de changement de vitesse</i>	termo preferencial
<i>commande de changement de vitesse</i>	variante lexical – variação de base
<i>commande de dérailleur</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>commande de vitesse</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>levier de comande</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>manette</i> ¹	redução de extensão
<i>manette de vitesse</i>	redução de extensão
<i>manette de dérailleur</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>mécanisme de changement de vitesse</i>	variante lexical – variação de base
<i>poignée de vitesse rotative</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>poignée</i> ¹	redução de extensão de <i>poignée de vitesse rotative</i>

Fonte : elaborado pela autora

Com relação aos termos que significam manete de freio, temos dois termos preferenciais, sendo eles *levier de frein droit* e *levier de frein gauche*, visto que possuem significados diferentes: o primeiro controla o freio traseiro e o segundo o freio dianteiro e são os termos mais recorrentes nos sites especializados do domínio. Sendo assim, temos *levier de frein* como uma *redução de extensão*, segundo os critérios estabelecidos por Freixa (2014), dos termos preferenciais, e, portanto, temos *levier de frein*¹ e *levier de frein*², sendo o primeiro uma redução de *levier de frein droit* e o segundo de *levier de frein gauche*. Há, ainda, os termos *levier droit* e *levier gauche* que também são considerados *reduções de extensão*, de acordo com Freixa (2014), de *levier de frein droit* e *levier de frein gauche*, respectivamente.

O termo *levier externe droit* é uma *variante lexical* com *variação de extensão* do termo preferencial *levier de frein droit*, segundo Freixa (2014), visto que *de frein droit* é substituído pelos itens lexicais *externe droit*, sem alteração do conceito que o termo denomina. Há também o termo *levier externe*, que é considerado uma *redução de extensão*, de acordo com Freixa (2014), do termo *levier externe droit*.

O termo *manette de frein* é considerado uma *variante lexical* de *levier de frein*, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), com *variação de base*, pois *levier* no termo preferencial é substituído por *manette* em sua variante, sem mudança de sentido. Neste caso, como discutimos anteriormente, o termo *manette* também pode ser considerado uma redução do termo preferencial *manette de frein*.

Já o termo *levier de freinage* é considerado uma *variante lexical* de *levier de frein* com *variação de extensão*, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2014), pois o item lexical *frein* é substituído por *freinage*, sem alteração do conceito do termo. Por fim, o termo *poignée de frein* é considerado uma *variante lexical* de *levier de frein* com *variação de base*, pois *levier* é trocado por *poignée* sem alteração de sentido. Com relação ao termo *poignée*, ele também pode ser uma *redução de extensão* do termo *poignée de frein*.

O termo *levier intégré* denomina o conceito de *manete integrada*, ou seja, este é o termo que faz referência a peça das bicicletas de estradas mais modernas, onde encontramos a manete de mudança de marchas e a manete de freio juntas. Este termo não ocorre no MTBFR, pois nas bicicletas de MTB as manetes não são integradas, como mencionamos anteriormente. Além disso, para esse termo não há variação, por isso não o classificamos nesta seção.

Essa variação acontece pelos mesmos motivos citados anteriormente, ou seja, devido as *causas prévias, discursivas e dialetais*, segundo a discussão proposta em Freixa (2005). A seguir, o quadro 66 com a classificação destas variantes.

Quadro 66 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>levier de frein droit</i>	termo preferencial
<i>levier de frein¹</i>	redução de extensão de <i>levier de frein droit</i>
<i>levier droit</i>	redução de extensão de <i>levier de frein droit</i>
<i>levier externe droit</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>levier externe</i>	redução de extensão de <i>levier externe droit</i>
<i>levier de frein gauche</i>	termo preferencial
<i>levier de frein²</i>	redução de extensão de <i>levier de frein gauche</i>
<i>levier gauche</i>	redução de extensão de <i>levier de frein gauche</i>
<i>levier de freinage</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>manette de frein</i>	variante lexical – variação de base de <i>levier de frein</i>
<i>manette²</i>	redução de extensão de <i>manette de frein</i>
<i>poignée de frein</i>	variante lexical – variação de base de <i>levier de frein</i>
<i>poignée²</i>	redução de extensão de <i>poignée de frein</i>

Fonte : elaborado pela autora

Como discutimos, o termo *poignée* pode ser uma *redução de extensão* dos termos *poignée de frein* ou *poignée de vitesse rotative*, por isso aqui também temos *poignée¹* e *poignée²*. A grande problemática encontrada aqui é que, além do termo *poignée* ser uma redução de *poignée de frein* ou *poignée de vitesse rotative*, ele também pode significar manopla, ou seja, uma proteção que é colocada no guidão da MTB para que o ciclista consiga segurá-lo de maneira mais confortável. Sendo assim, temos, ainda, *poignée³*.

Além disso, essa proteção protege o guidão do suor, que pode danificá-lo. Nesse sentido, novamente observamos a necessidade de se atentar ao contexto, para que não haja confusão entre eles, já que eles possuem 3 sentidos diferentes, ou seja, o sentido de manete de freio, manete de mudança de marchas e manopla. Nesta seção que discutimos até aqui, não abordamos o termo *poignée* com o conceito de *manopla*, mas sim, apenas, como redução de *poignée de frein* e *poignée de vitesse rotative*.

Nesse sentido, entraremos na seção onde *poignée* é entendido como manopla.

Tabela 51 – ocorrência dos termos *poignée*, *ruban* e *ruban de cintre*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLFROrig	MTBFROrig		CICLFRTrad	MTBFRTrad
<i>poignée</i>	0	36	<i>poignée</i>	0	83
<i>ruban</i>	21	0	<i>ruban</i>	6	0
<i>ruban de cintre</i>	2	0			

Fonte : elaborado pela autora

Ao longo desta discussão vimos os vários sentidos que o termo *poignée* pode ter, a depender do contexto. Aqui, temos os termos *poignée* significando manopla e *ruban* e *ruban de cintre* significando fita de guidão. A peça manopla só existe na MTB e a peça fita de guidão só existe na bicicleta de estrada, porém, ambas possuem a mesma função, que é o apoiar a mão do ciclista nas manetes, protegendo também o guidão contra o desgaste do suor. Nesse sentido, optamos por deixá-los na mesma seção, pois são diferentes esteticamente, mas possuem o mesmo objetivo.

O termo *ruban de cintre* é o preferencial, pois está presente nos sites especializados do domínio. Já o termo *ruban* é uma *redução de extensão*, segundo os critérios estabelecidos por Freixa (2014), e que acontece devido às *causas discursivas*, de acordo com Freixa (2005), pois presenciamos o fenômeno de *economia linguística*, e, por isso, seu maior número de ocorrências. Os termos *ruban de cintre* e *ruban* só ocorrem no CICLFR, pois significam fita de guidão, peça presente apenas nas bicicletas de estrada.

Já o termo *poignée* significa manopla e esta peça só está presente nas MTB, sendo, portanto, o termo preferencial e não há variação para ela. Aqui, tratamos de *poignée*³, pois vimos, anteriormente, os outros sentidos que esse termo pode apresentar.

Quadro 67 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>ruban de cintre</i>	termo preferencial (para as bicicletas de estrada apenas)
<i>ruban</i>	redução de extensão de <i>ruban de cintre</i>
<i>poignée</i> ³	termo preferencial (para MTB)

Fonte : elaborado pela autora

Posteriormente, apresentamos o termo *levier de verrouillage* que ocorre no CICLFROrig, CICLFRTrad e MTBFRTrad e *mécanisme de verrouillage* que ocorre apenas no MTBFRTrad.

Tabela 52 – ocorrência dos termos *levier de verrouillage* e *mécanisme de verrouillage*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFROrig	MTBFROrig		CICLFRTrad	MTBFRTrad
<i>levier de verrouillage</i>	2	0	<i>levier de verrouillage</i>	7	8
			<i>mécanisme de verrouillage</i>	0	4

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial é *levier de verrouillage*, que apesar de não ocorrer no MTBFROrig, ocorre no CICLFROrig e nos demais corpora de tradução. Sendo assim, *mécanisme de verrouillage* é uma variante lexical com variação de base, segundo Freixa (2014), pois *levier* no termo preferencial é substituído por *mécanisme* em sua variante, sem alterar o sentido do mesmo.

Quadro 68 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>levier de verrouillage</i>	termo preferencial
<i>mécanisme de verrouillage</i>	variante lexical – variação de base

Fonte : elaborado pela autora

A causa dessa variação está ligada as causas prévias, segundo os fundamentos de Freixa (2005), devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*. Além disso, as causas também são *dialetais*, visto que esta variação acontece em manuais de diferentes lugares, sendo, portanto, uma *variação geográfica*.

A seguir, apresentamos os termos *mécanisme de déblocage rapide* e *système de déblocage rapide* que ocorrem no CICLFROrig e no MTBFROrig e os termos *levier de déblocage*, *levier de déblocage rapide*, *mécanisme de déblocage rapide* e *système de déblocage rapide* que ocorrem no CICLFRTrad e MTBFRTrad.

Tabela 53 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *mécanisme de déblocage rapide*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>mécanisme de déblocage rapide</i>	4	4	<i>levier de déblocage</i>	8	8
<i>système de déblocage rapide</i>	3	3	<i>levier de déblocage rapide</i>	2	2
			<i>mécanisme de déblocage rapide</i>	11	11
			<i>système de déblocage rapide</i>	3	3

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial neste caso é *mécanisme de déblocage rapide* pois é o termo que mais ocorre em todos os corpora. Nesse sentido, *système de déblocage rapide* e *levier de déblocage rapide* são considerados *variantes lexicais* com *variação de base*, segundo os pressupostos de Freixa (2014), pois *mécanisme* é substituído por *système* ou por *levier* sem alteração no conceito que o termo denomina. Já o termo *levier de déblocage* é considerado uma *redução de extensão* do termo *levier de déblocage rapide*, de acordo com Freixa (2014).

Quadro 69 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>mécanisme de déblocage rapide</i>	termo preferencial
<i>système de déblocage rapide</i>	variante lexical – variação de base
<i>levier de déblocage rapide</i>	variante lexical – variação de base
<i>levier de déblocage</i>	redução de extensão de <i>levier de déblocage rapide</i>

Fonte : elaborado pela autora

As causas dessas variações estão relacionadas com as *causas prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua* e as *causas discursivas*, devido a *criatividade, ênfase e expressividade* dos especialistas do domínio, segundo os critérios estabelecidos por Freixa (2005). Essas variantes são também consideradas como *variantes geográficas*, por ocorrerem em manuais de diferentes locais.

Os próximos termos que apresentaremos aqui são *manivelle*, que estão presentes no CICLFROrig e no MTBFROrig, e *levier de pédale*, *manivelle* e *manivelle de pédale* que ocorrem no CICLFRTrad e no MTBFRTrad.

Tabela 54 – ocorrência dos termos que denominam o mesmo conceito de *manivelle*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>manivelle</i>	97	33	<i>levier de pédale</i>	7	7
			<i>manivelle</i>	69	78
			<i>manivelle de pédale</i>	2	3

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial aqui é *manivelle*, pois além de ser o único que está presente no CICLFROrig e no MTBFROrig, ele também ocorre nos sites especializados do domínio, o que confirma a nossa ideia de ser o termo preferencial. Logo, *levier de pédale* é uma *variante complexa sem parentesco formal*, de acordo com Freixa (2014), pois o termo *manivelle*, que é *monoléxico*, é substituído pela sua variante *levier de pédale*, que é *poliléxica*, sem alterar o seu sentido e também sem haver nenhum item lexical em comum entre eles, por isso consideramos que não há parentesco formal. Já *manivelle de*

pédale é uma *variante lexical* com *variação de extensão*, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2014), do termo preferencial *manivelle*, pois há um acréscimo em sua extensão, mas também sem mudar o conceito que o termo denomina.

As causas dessa variação são as *causas prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*. Além disso, elas também estão relacionadas as *causas discursivas*, devido a *criatividade, ênfase e expressividade* dos especialistas desse domínio, de acordo com Freixa (2005). Essas variantes são consideradas também como *variantes geográficas*, visto que as variantes *levier de pédale* e *manivelle de pédale* ocorrem em manuais de locais diferentes.

Quadro 70 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>manivelle</i>	termo preferencial
<i>levier de pedale</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>manivelle de pedale</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Na sequência, apresentamos os termos presentes no CICLFR e MTBFR que denominam o conceito de *cubo* das bicicletas.

Tabela 55 – ocorrência dos termos que denominam o conceito de *moyeu*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFROrig	MTBFROrig		CICLFRTrad	MTBFRTrad
<i>moyeu</i>	85	68	<i>moyeu</i>	122	156
<i>moyeu arrière</i>	5	5	<i>moyeu arrière</i>	17	17

Fonte : elaborado pela autora

Na bicicleta de estrada e na MTB há as peças cubo traseiro e cubo dianteiro, que são responsáveis por fazer a roda girar. Porém, o termo que significa *cubo dianteiro* não ocorre em nenhum dos corpora. Há, somente, o termo *moyeu arrière* que significa *cubo traseiro*. Nesse sentido, *moyeu arrière* é o termo principal desta seção e *moyeu* a sua *redução de extensão*, segundo os critérios discutidos por Freixa (2014). É importante salientar que *moyeu* também é uma redução do termo *moyeu avant*, que como

mencionamos não ocorre nos *corpora*. Sendo assim, ao usarmos a sua forma reduzida, devemos nos atentar a qual termo fazemos referência. A seguir, o quadro 71 com a classificação desses termos.

Quadro 71 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>moyeu arrière</i>	termo preferencial
<i>moyeu</i>	redução de extensão

Fonte : elaborado pela autora

As causas dessa variação estão ligadas, sobretudo, às *causas discursivas* por conta da *economia linguística* e da função de *evitar repetição*, segundo os critérios propostos por Freixa (2005). Por isso, os números que se referem aos usos das reduções são sempre muito superiores ao uso da forma expandida do termo.

Propomos, em seguida, a discussão dos termos que significam *rolamento*, em francês, da bicicleta de estrada e da MTB e que estão presentes no CICLFR e no MTBFR.

Tabela 56 – ocorrência dos termos *palier*, *roulement*, *roulement inférieur* e *roulement supérieur*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>palier</i>	20	16	<i>roulement</i>	102	100
<i>roulement</i>	185	42	<i>roulement interne</i>	2	2
<i>roulement inférieur</i>	18	0			
<i>roulement supérieur</i>	34	0			

Fonte : elaborado pela autora

Aqui temos 2 termos preferenciais, sendo eles *roulement inférieur* e *roulement supérieur*, pois são termos que denominam conceitos diferentes. Nesse sentido, também temos *roulement*¹ e *roulement*², sendo o primeiro uma *redução de extensão* de *roulement inférieur* e o segundo uma *redução de extensão* de *roulement supérieur*, segundo a tipologia proposta por Freixa (2014).

Além disso, temos *roulement interne* como *variante lexical* com *variação de extensão*, de acordo com Freixa (2014), de *roulement inférieur*, visto que podemos trocar o item lexical *inférieur* por *interne* sem alteração de sentido do mesmo.

Por fim, temos *palier* que é uma *variante lexical*, de *unidade monoléxica*, da redução *roulement* de acordo com os critérios propostos por Freixa (2014), ou seja, o termo *roulement* pode ser substituído por *palier* sem alteração ou prejuízo no conceito do mesmo. Apresentamos, então, o quadro 72 com essas classificações.

Quadro 72 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>roulement inférieur</i>	termo preferencial
<i>roulement interne</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>roulement¹</i>	redução de extensão de <i>roulement inférieur</i>
<i>roulement supérieur</i>	termo preferencial
<i>roulement²</i>	redução de extensão de <i>roulement supérieur</i>
<i>palier</i>	variante lexical – unidade monoléxica – de <i>roulement</i>

Fonte : elaborado pela autora

As causas dessas variações estão relacionadas as *causas prévias*, ou seja, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua* e também são *variantes geográficas*, pois ocorrem em manuais de diferentes locais, segundo os critérios estabelecidos por Freixa (2005).

Seguidamente, apresentamos os termos que significam *gancheira* em francês, que estão presentes no CICLFR e no MTBFR.

Tabela 57 – ocorrência dos termos *patte arrière*, *patte de dérailleur*, *patte de dérailleur arrière* e *patte de fixation*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFRTrad
<i>patte arrière</i>	12	0	<i>patte arrière</i>	4	0
<i>patte de dérailleur arrière</i>	4	0			
<i>patte de fixation</i>	23	31			

Fonte : elaborado pela autora

Apesar de ser o menos frequente no CICLFROrig, o termo *patte de dérailleur arrière* é o termo preferencial desta seção, enquanto que *patte arrière* e *patte de dérailleur* são as suas *reduções de extensão*, segundos os critérios propostos por Freixa (2014), ou seja, na primeira opção desaparece o item lexical *dérailleur* e na segunda opção *arrière*. Porém, em ambos não há perda de sentido, sendo, portanto, reduções do termo preferencial *patte de dérailleur arrière*. Isso explica o fato de as duas reduções ocorrerem mais no *corpus*, pois seguindo o princípio da *economia linguística*, os falantes optaram pela opção reduzida mais frequentemente, de acordo com a discussão estabelecida por Freixa (2005). Com relação ao termo *patte de fixation*, ele é uma *variante lexical* com *variação de extensão*, visto que *dérailleur arrière* pode ser substituído por *fixation*, sem alteração no conceito que o termo denomina. Logo abaixo, adicionamos a tabela com essas classificações.

Quadro 73 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>patte de dérailleur arrière</i>	termo preferencial
<i>patte arrière</i>	redução de extensão
<i>patte de dérailleur</i>	redução de extensão
<i>patte de fixation</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

As causas deste fenômeno, como citamos anteriormente, está relacionada não só as *causas discursivas*, devido a *economia linguística*, mas também podemos pensar em

causas prévias, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, segundo Freixa (2005). Além disso, elas são consideradas como *variantes geográficas*, por ocorrerem em manuais de locais variados

Após essa discussão, iniciaremos a seção onde discutimos os termos *pignon* e *pignon arrière* que estão presentes no CICLFROrig e no MTBFROrig e os termos *pignon*, *pignon arrière*, *pignon à roue libre*, *pignon de roue arrière* e *pignon de roue libre* que ocorrem no CICLFRTrad e no MTBFRTad.

Tabela 58 – ocorrência dos termos *pignon*, *pignon arrière* e *pignon de roue arrière*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLFROrig	MTBFROrig		CICLFRTrad	MTBFRTad
<i>pignon</i>	99	64	<i>pignon</i>	145	193
<i>pignon arrière</i>	6	6	<i>pignon arrière</i>	17	18
			<i>pignon de roue arrière</i>	2	2

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial é o termo *pignon de roue arrière*, pois ocorre nos sites especializados do domínio. Nesse sentido, *pignon arrière* e *pignon* são *reduções de extensão* do termo preferencial, de acordo com os critérios estabelecidos por Freixa (2014). O número mais alto de ocorrências das reduções é explicado pelo princípio de *economia linguística* defendido por Freixa (2005).

Essas variações também ocorrem devido a *causas prévias*, ou seja, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, segundo a discussão proposta em Freixa (2005). A seguir, o quadro 74 com a classificação dessas variantes.

Quadro 74 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>pignon de roue arrière</i>	termo preferencial
<i>pignon arrière</i>	redução de extensão
<i>pignon</i>	redução de extensão

Fonte : elaborado pela autora

É interessante observar que todos esses termos expostos na tabela 58 denominam o mesmo conceito, porém há muito mais variações nos manuais traduzidos para o francês do que nos manuais originalmente escritos em francês. De acordo com as proposições de Freixa (2005), elas são também *variantes geográficas*, pois acontecem em diferentes manuais do CICLFRTrad e do MTBFRTrad.

Posteriormente, temos os termos *plateau*, *plateau denté*, *plateau extérieur* e *plateau intérieur* no CICLFROrig, *plateau* e *plateau denté* no MTBFROrig e *plateau*, *plateau denté* e *roue dentée* no CICLFRTrad e no MTBFRTrad.

Tabela 59 – ocorrência dos termos *plateau*, *plateau denté*, *plateau extérieur*, *plateau intérieur* e *roue dentée*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFROrig	MTBFROrig		CICLFRTrad	MTBFRTrad
<i>plateau</i>	132	56	<i>plateau</i>	70	79
<i>plateau denté</i>	2	2	<i>plateau denté</i>	2	2
<i>plateau extérieur</i>	5	0	<i>roue dentée</i>	7	9
<i>plateau intérieur</i>	5	0			

Fonte : elaborado pela autora

É importante dizer que *plateau extérieur* denomina um conceito diferente de *plateau intérieur*, pois o primeiro é responsável por colocar uma marcha mais pesada na bicicleta, enquanto que o segundo faz o oposto, coloca uma marcha mais leve, então esses termos não são variantes. Nesse sentido, os dois são termos preferenciais, porém cada um denominando o seu conceito.

A problemática aqui é que esses dois termos podem ser substituídos por *plateau*, *plateau denté* e *roue dentée*. Esse fato se mostrou muito presente com os termos de nossos corpora e, por isso, ressaltamos que *plateau extérieur* ou *intérieur* podem ser substituídos pelas suas opções de variações, desde que naquele determinado contexto não haja necessidade de especificá-lo, ou, se estiver retomando o termo preferencial que já foi mencionado anteriormente.

Nesse sentido, *plateau* é uma *redução de extensão* dos termos preferenciais, conforme os critérios defendidos por Freixa (2014), portanto, temos *plateau*¹ e *plateau*². Já *plateau denté* é uma *variante lexical* com *variação de extensão*, pois a extensão *extérieur* ou *intérieur* podem ser substituídas por *denté*, sem alteração do conceito que o termo denomina e também temos *plateau denté*¹ e *plateau denté*². Por fim, *roue dentée* é uma *variante complexa sem parentesco formal*, pois *plateau extérieur* ou *intérieur* podem ser substituídos por *roue dentée*, sem alteração de sentido entre eles, porém na sua variante não há nenhum grau de parentesco com os termos preferenciais e, novamente, temos *roue dentée*¹ e *roue dentée*². A seguir, o quadro 75 com essas classificações que apresentamos nesta seção.

Quadro 75 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>plateau extérieur</i>	termo preferencial
<i>plateau</i> ¹	redução de extensão de <i>plateau extérieur</i>
<i>plateau denté</i> ¹	variante lexical – variação de extensão de <i>plateau extérieur</i>
<i>roue dentée</i> ¹	variante complexa sem parentesco formal de <i>plateau extérieur</i>
<i>plateau intérieur</i>	termo preferencial
<i>plateau</i> ²	redução de extensão de <i>plateau intérieur</i>
<i>plateau denté</i> ²	variante lexical – variação de extensão de <i>plateau intérieur</i>
<i>roue dentée</i> ²	variante complexa sem parentesco formal de <i>plateau intérieur</i>

Fonte : elaborado pela autora

Novamente as causas são *prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*; são também *causas discursivas*, mais especificamente no caso de *plateau*, que é uma *redução* e acontece devido ao princípio de *economia linguística*; e, por fim, *plateau denté* e *roue dentée* também estão ligadas a essas causas, mas mais especificamente as *causas discursivas*, devido a *ênfase*,

criatividade e expressividade dos especialistas e falantes do domínio. Além disso, elas são *variantes geográficas*, pois ocorrem em manuais de diferentes países, em concordância com os fundamentos de Freixa (2005).

Seguidamente, apresentamos os termos *plongeur*, *potence*, *potence aheadset* e *potence à plongeur* que ocorrem no CICLFROrig e no MTBFROrig (com exceção de *potence à plongeur*) e *plongeur*, *potence*, *potence ahead* e *potence à plongeur* que ocorrem no CICLFRTrad e no MTBFRTad.

Tabela 60 – ocorrência dos termos *plongeur*, *potence*, *potence ahead*, *potence aheadset*, *potence à* e *plongeur*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFRTad
<i>plongeur</i>	11	29	<i>plongeur</i>	20	21
<i>potence</i>	513	144	<i>potence</i>	345	271
<i>potence aheadset</i>	3	2	<i>potence ahead</i>	3	3
<i>potence à plongeur</i>	2	0	<i>potence à plongeur</i>	9	8

Fonte : elaborado pela autora

Os termos *potence aheadset* e *potence à plongeur* são os termos preferenciais, pois se fazem presentes em sites especializados e denominam conceitos diferentes entre eles. Sendo assim, *potence* pode ser uma *redução de extensão* de ambos, por isso a alta frequência no corpus, como defendido por Freixa (2014). Sendo assim, temos *potence*¹ e *potence*². No caso de *potence ahead*, ele também será uma *redução de extensão* do termo *potence aheadset*, pois *aheadset* é substituído por *ahead* apenas, sem alteração de sentido. Já o termo *plongeur* também é uma *redução*, porém neste caso *de base* de *potence à plongeur* pois *potence*, que seria a base, desaparece e mantém-se apenas *plongeur*. A seguir, a tabela com as classificações das variantes e reduções presentes nesta seção.

Quadro 76 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>potence headset</i>	termo preferencial
<i>potence</i> ¹	redução de extensão
<i>potence ahead</i>	redução de extensão
<i>potence à plongeur</i>	termo preferencial
<i>potence</i> ²	redução de extensão
<i>plongeur</i>	redução de base

Fonte : elaborado pela autora

A causa dessas reduções está ligada as *causas discursivas*, devido a *economia linguística* dos especialistas deste domínio. É interessante notar que no caso de *potence headset*, a redução para *potence ahead* ou mesmo para *potence* apenas, também acontece devido as *causas interlinguísticas*, devido a *convivência do termo “local” com o empréstimo*, já que *aheadset* é um empréstimo do inglês. Também podemos considerar as reduções e a variação como *variantes geográficas*, pois *potence*, por exemplo, ocorre em manuais suíços, alemães, entre outros. Esses fenômenos também se relacionam as *causas prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, segundo os critérios estabelecidos por Freixa (2005).

É importante mencionar que nas bicicletas mais modernas, tanto de estrada quanto MTB, a peça mais usada é o *potence headset*. Porém, optamos por manter o termo *potence à plongeur*, visto que há muitos colecionadores de bicicletas mais antigas ou até mesmo ciclistas que ainda possuem bicicletas com a peça *potence à plongeur*. Nossos manuais são manuais atualizados, mas ainda trazem alguns termos mais antigos, pois essas peças não estão completamente em desuso.

A seguir, discutiremos os termos que significam *porta-garrafas*, em francês, presentes no CICLFR e no MTBFR.

Tabela 61 – termos *porte-bidon* e *portebouteille*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>porte-bidon</i>	12	0	<i>porte-bidon</i>	4	2
			<i>portebouteille</i>	0	2

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial nesta seção é *porte-bidon*, visto que é o único que ocorre no CICLFROrig e o termo mais recorrente nos sites especializados do domínio. Apesar deste termo não ocorrer no MTBFROrig optamos por mantê-lo como termo preferencial, visto que ele ocorre também nos manuais de tradução e tem uma ocorrência maior do que *portebouteille*. Além disso, *portebouteille* só está presente no MTBFRTrad. Nesse sentido, *portebouteille* é considerada uma *variante complexa com parentesco formal*, segundo os fundamentos de Freixa (2014), visto o termo preferencial é *poliléxico* e a sua variante *monoléxica*. Além disso, o item lexical *porte* se mantém entre eles, por isso a escolha por *parentesco formal*. A seguir, quadro 77 com a classificação desta variante.

Quadro 77 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>porte-bidon</i>	termo preferencial
<i>portebouteille</i>	variante complexa com parentesco formal

Fonte : elaborado pela autora

Essa variação acontece devido as *causas prévias*, ou seja, as *possibilidades de variação da língua* e a *arbitrariedade do signo linguístico*. Além disso, podemos considerá-la como *variante geográfica*, visto que essa variante acontece em manuais de diferentes locais. E, por fim, acreditamos estar ligadas as *causas discursivas*, devido a *criatividade, ênfase e expressividades* dos especialistas deste domínio, seguindo os critérios propostos por Freixa (2005).

Daremos início a discussão dos termos *pneu* e *pneumatique* que estão presentes em nossos *corpora* CICLFR e MTBFR.

Tabela 62 – ocorrência dos termos *pneu* e *pneumatique*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>pneu</i>	295	228	<i>pneu</i>	413	504
<i>pneumatique</i>	41	39	<i>pneumatique</i>	0	0

Fonte : elaborado pela autora

Através de nossos *corpora*, observamos que o termo *pneu* vem do termo *pneumatique*. Sendo assim, *pneumatique* é nosso termo preferencial e *pneu* a sua *redução*

de extensão, de acordo com os pressupostos discutidos em Freixa (2014). O fato de haver um número muito maior da sua forma reduzida do que da sua forma preferencial, está relacionado ao fenômeno da *economia linguística*, ou seja, isso ocorre devido as *causas discursivas*, em conformidade com os critérios estabelecidos por Freixa (2005). Nesse sentido, adicionamos o quadro 78 com a classificação dessa variante.

Quadro 78 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>pneumatique</i>	termo preferencial
<i>pneu</i>	redução de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Apresentamos, em seguida, os termos *systeme de dérailleur* e *systeme de changement de vitesse* que estão presentes no CICLFROrig e no MTBFROrig e os termos *systeme de dérailleur*, *systeme de pignon à derrailleur*, *systeme de changement de vitesse*, *systeme de changement externe* que ocorrem no CICLFRTrad e no MTBFRTrad e a frequência de cada um deles.

Tabela 63 – ocorrência dos termos *systeme de changement de vitesse*, *systeme de changement externe*, *systeme de dérailleur* e *systeme de pignon à derrailleur*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>systeme de changement de vitesse</i>	9	6	<i>systeme de changement de vitesse</i>	2	4
<i>systeme de dérailleur</i>	6	6	<i>systeme de changement externe</i>	2	2
			<i>systeme de dérailleur</i>	4	5
			<i>systeme de pignon à derrailleur</i>	2	2

Fonte : elaborado pela autora

Nesta seção, o termo preferencial é o termo *système de changement de vitesse* que é o que mais ocorre no CICLFROrig e no MTBFROrig. Nesse sentido, todos os outros são *variantes lexicais* com *variação de extensão*, segundo os pressupostos estabelecidos por Freixa (2014), visto que a extensão do termo é alterada, porém sem alterar o conceito que ele denomina. Logo a seguir, adicionamos a tabela com a classificação dessas variantes.

Quadro 79 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>système de changement de vitesse</i>	termo preferencial
<i>système de changement externe</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>système de dérailleur</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>système de pignon à dérailleur</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Vale salientar que as causas dessas variações estão relacionadas com as *causas prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*; as *causas discursivas*, pois há relação com a *criatividade, ênfase e expressividade* dos especialistas deste domínio; as *causas funcionais* devido a *adequação ao nível de especialização*; e, por fim, também são consideradas *variantes geográficas*, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2005), visto que ocorrem em diferentes manuais do dois *corpora* aqui estudados.

Os termos que apresentamos a seguir são *tige de selle* que ocorre no CICLFR e no MTBFR e *tige selle* que ocorre no CICLFRTrad apenas.

Tabela 64 – ocorrência dos termos *tige de selle* e *tige selle*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada corpus					
	CICLFROrig	MTBFROrig		CICLFRTrad	MTBFRTrad
<i>tige de selle</i>	215	95	<i>tige de selle</i>	355	282
			<i>tige selle</i>	3	0

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial é *tige de selle* pois é o único que ocorre no CICLFROrig e no MTBFROrig, além de ser o termo presente nos sites especializados do domínio. O

termo *tige selle* é considerado *variante morfossintática* com *variação de preposição*, de acordo com os fundamentos de Freixa (2014), pois a preposição *de* desaparece, sem alteração no conceito que o termo denomina. Mesmo no *corpus* de tradução, a opção *tige de selle* é a preferida, visto que ocorre muitas vezes mais do que a opção *tige selle*. Essa variação está relacionada com as *causas prévias*, conforme a discussão defendida por Freixa (2005), visto que tem relação com as *possibilidades de variação da língua*, e, além disso, ela é considerada como *variante geográfica*, visto que a opção *tige selle* ocorre em manuais italianos traduzidos para o francês. Assim, adicionamos o quadro 80 com a classificação desta variante.

Quadro 80 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>tige de selle</i>	termo preferencial
<i>tige selle</i>	variante morfossintática – variação de preposição

Fonte : elaborado pela autora

A seguir, apresentamos os termos *tube de selle*, *tube diagonal*, *tube horizontal* e *tube supérieur* que ocorrem no CICLFROrig e no MTBFROrig e *tube de selle*, *tube inférieur*, *tube horizontal*, *tube supérieur* e *tube vertical* que ocorrem no CICLFRTrad e no MTBFRTrad. Esses termos denominam o conceito de três peças da bicicleta que formam o quadro, em formato de um triângulo.

Tabela 65 – ocorrência dos termos *tube de selle*, *tube diagonal*, *tube horizontal*, *tube inférieur*, *tube supérieur* e *tube vertical*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>tube de selle</i>	72	26	<i>tube de selle</i>	53	47
<i>tube diagonal</i>	36	9	<i>tube diagonal</i>	9	9
<i>tube horizontal</i>	31	12	<i>tube inférieur</i>	7	7
<i>tube supérieur</i>	11	7	<i>tube horizontal</i>	7	4

	<i>tube supérieur</i>	19	12
	<i>tube vertical</i>	5	6

Fonte : elaborado pela autora

Os termos *tube supérieur* e *tube horizontal* possuem o mesmo significado, e, por isso, o termo considerado preferencial neste caso é o termo *tube supérieur* por estar presente nos sites especializados do domínio. Nesse sentido, *tube horizontal* é uma *variante lexical* com *variação de extensão*, em conformidade com Freixa (2014), ou seja, *supérieur* é trocado por *horizontal* sem alteração de sentido. Essa variação ocorre devido às *causas prévias*, ou seja, por conta da *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*; mas também é importante dizer que a variação acontece devido a sua localização, ou seja, seria uma *variação geográfica*, pois ocorrem em manuais ingleses, por exemplo e também suíços, provando que ele está presente em diferentes locais e, então, as causas são também *dialetais*. Podemos, ainda, pensar em *criatividade*, *ênfase* e *expressividade* dos falantes, sendo então *causas discursivas*. Todas essas causas estão em consonância com a discussão estabelecida em Freixa (2005). Logo abaixo, a tabela com a classificação desta variante.

Quadro 81 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>tube supérieur</i>	termo preferencial
<i>tube horizontal</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Em seguida, temos os termos *tube de selle* e *tube vertical* que também possuem o mesmo sentido e o termo considerado preferencial é *tube de selle*, pois há uma maior frequência no CICLFROrig e no MTBFROrig e ocorre nos sites especializados do domínio. Nesse sentido, *tube vertical* é uma *variante lexical* com *variação de extensão*, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2014), pois *de selle* presente no termo preferencial é substituído por *vertical*, sem alteração de sentido. As causas dessa variação também estão relacionadas as *causas prévias*, *dialetais* e *discursivas*, como no exemplo anterior, ainda de acordo com Freixa (2005). Logo abaixo, adicionamos quadro 82 para classificar esta variante.

Quadro 82 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>tube de selle</i>	termo preferencial
<i>tube vertical</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Ainda no que se refere aos tubos do quadro da bicicleta, temos os termos *tube diagonal* e *tube inférieure* que possuem o mesmo significado. O termo preferencial é *tube inférieure*, por estar presentes nos sites especializados do domínio. Nesse sentido, *tube diagonal* é uma *variante lexical*, com *variação de extensão*, segundo os critérios defendidos por Freixa (2014), pois *inférieure* é trocado por *diagonal* sem alterar o conceito que o termo denomina. As causas desse fato ainda estão relacionadas com as *causas prévias*, *dialetais* e *discursivas*, de acordo com Freixa (2005). A seguir, a tabela com a classificação desta variante.

Quadro 83 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>tube inférieure</i>	termo preferencial
<i>tube diagonal</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Todas essas opções de variantes acontecem devido as *causas prévias*, mais especificamente devido a *redundância linguística*, a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, ainda segundo Freixa (2005). Além disso, elas também são consideradas como *variações geográficas*, pois ocorrem em manuais ingleses e suíços, por exemplo.

Seguimos com a discussão dos termos *vêtement réflecteur* que está presente somente no CICLFROrig e *vêtement réfléchissant* no CICLFRTrad e no MTBFRTrad, a seguir a tabela com a frequência desses termos nos *corpora*.

Tabela 66 – ocorrência dos termos *vêtement réflecteur* e *vêtement réfléchissant*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>				
	CICLFROrig		CICLFRTrad	MTBFRTrad
<i>vêtement réflecteur</i>	2	<i>vêtement réfléchissant</i>	2	2

Fonte : elaborado pela autora

Assim, *vêtement réflecteur* será nosso termo preferencial, pois ocorre no CICLFROrig e *vêtement réfléchissant* sua *variante lexical*, com *variação da extensão* do termo, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), visto que a base *vêtement* se mantém, porém há uma troca do adjetivo *réflecteur* por outro adjetivo *réfléchissant*. Essa variante também é considerada como *variante geográfica*, visto que ocorre em nosso *corpus* de tradução, pois está presente em nossos manuais americanos, em conformidade com a discussão presente em Freixa (2005). A seguir, a classificação desta variante.

Quadro 84 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>vêtement réflecteur</i>	termo preferencial
<i>vêtement réfléchissant</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

A seguir, propomos a discussão dos termos *cassette de pignon*, *cassette* e *jeu de pignon* presentes na tabela 67.

Tabela 67 – ocorrência dos termos *cassette de pignon*, *cassette* e *jeu de pignon*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLFROrig	MTBFROrig		CICLFRTTrad	MTBFRTTrad
<i>cassette</i>	16	17	<i>cassette</i>	25	35
<i>jeu de pignon</i>	4	3	<i>cassette de pignon</i>	0	7

Fonte : elaborado pela autora

O termo considerado preferencial é o termo *cassette de pignon* pois é o termo que mais aparece nos sites especializados do domínio. Nesse sentido, *cassette* é considerado sua *redução de extensão*, segundo os critérios apresentados em Freixa (2014), e, por isso, é o termo mais frequente nos *corpora*, pois, devido ao princípio de *economia linguística*, proposto por Freixa (2005). Já o termo *jeu de pignon* é considerado uma *variante lexical*, de acordo com Freixa (2014), com *variação de base*, visto que a base *cassette* é substituída por *jeu de* sem alterar o conceito que o termo denomina. A seguir, adicionamos o quadro 85 com a classificação dessas variantes.

Quadro 85 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>cassette de pignon</i>	termo preferencial
<i>cassette</i>	redução de extensão
<i>jeu de pignon</i>	variante lexical – variação de base

Fonte : elaborado pela autora

A causa desse fenômeno está relacionada as *causas prévias*, pois a variação está relacionada a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*, de acordo com os pressupostos de Freixa (2005). Além disso, podemos pensar que são *variantes geográficas*, já que *jeu de pignon* ocorre em manuais de diferentes localidades.

Por fim, esta seção se encerra com a discussão dos termos presentes na tabela 68.

Tabela 68 – ocorrência dos termos *cambre à air* e *chambre d'air*

Número de vezes que os termos ocorrem em cada <i>corpus</i>					
	CICLFR Orig	MTBFR Orig		CICLFR Trad	MTBFR Trad
<i>chambre à air</i>	57	42	<i>chambre à air</i>	71	73
<i>chambre d'air</i>	0	3	<i>chambre d'air</i>	0	0

Fonte : elaborado pela autora

O termo *chambre à air*, além de ser o mais frequente nos *corpora*, encontra-se também nos sites especializados do nosso domínio, o que nos auxilia na sua classificação de termo preferencial. Sendo assim, o termo *chambre d'air* é considerado *variante morfossintática com variação de preposição*, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2014).

Quadro 86 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>chambre à air</i>	termo preferencial
<i>chambre d'air</i>	variante morfossintática – variação de preposição

Fonte : elaborado pela autora

Entendemos que as causas dessa variação são *causas prévias*, devido as *possibilidades de variação da língua* e da *arbitrariedade do signo linguístico*, de acordo com os pressupostos de Freixa (2005).

A seguir, apresentamos as análises das variantes que ocorrem apenas no CICLFR.

6.5 Análise dos termos que ocorrem apenas no CICLFR

Nesta seção apresentaremos os termos em francês que denominam conceitos referentes à peças existentes somente nas bicicletas de estrada.

Seguimos a discussão com os termos *cintre*, *cintre aéro*, *cintre de course* e *guidon* que estão presentes no CICLFROrig, enquanto *cintre*, *guidon*, *guidon aérodynamique*, *guidon de course* ocorrem no CICLFRTrad.

Tabela 69 – ocorrência dos termos *cintre*, *cintre aéro*, *cintre de course*, *guidon*, *guidon aérodynamique* e *guidon de course*

CICLFROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	CICLFRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>cintre</i>	304	<i>cintre</i>	119
<i>cintre aéro</i>	4	<i>guidon</i>	259
<i>cintre de course</i>	2	<i>guidon aérodynamique</i>	2
<i>guidon</i>	89	<i>guidon de course</i>	5

Fonte : elaborado pela autora

Entendemos que *cintre de course* é o termo preferencial, pois é a opção que se encontra em sites especializados, confirmando o seu estatuto de termo preferencial. Nesse sentido, *cintre aéro* é considerado uma *variante lexical*, segundo os critérios

estabelecidos por Freixa (2014), com *variação de extensão*, visto que o item lexical *de course* é substituído por *aéro*, sem alterar o conceito que o termo denomina. Além disso, temos *cintre* com *redução de extensão* do termo preferencial e, por isso, um número maior de ocorrências, devido ao princípio de *economia linguística* proposto por Freixa (2005).

Observamos que *guidon* e as variantes que derivam dele são as opções preferidas no *corpus* de traduções para o francês. O termo *guidon* é uma *variante lexical* de *unidades monoléticas* do termo preferencial *cintre*, pois há uma alteração da unidade lexical *cintre* por *guidon* sem mudança de conceito entre eles.

A variante *guidon aérodynamique* é considerada *variante complexa sem parentesco formal* de *cintre de course*, ainda de acordo com Freixa (2014), pois apesar de não terem nada em comum, do ponto de vista da expressão do termo, eles denominam o mesmo conceito. Já *guidon de course* é considerado uma *variante lexical*, segundo Freixa (2014), com *variação de base* do termo preferencial. Temos ainda *guidon* como *redução de extensão* de *guidon de course* e *guidon aérodynamique*, e, portanto, um número de ocorrências maior, conforme explicamos anteriormente.

Esse fato ocorre graças as *causas prévias*, devido a *redundância linguística*, *arbitrariedade do signo linguístico* e também as *possibilidades de variação da língua*, de acordo com os fundamentos estabelecidos por Freixa (2005). Além disso, no caso de *guidon*, pensamos que está relacionado não só as *causas prévias*, mas também as *causas discursivas*, pois há *criatividade, ênfase e expressividade* dos especialistas que usam frequentemente esse termo, além de *evitar repetição* dos termos anteriormente citados. Ademais, eles são consirados como *variantes geográficas*, pois também ocorrem nos manuais de diferentes países.

Quadro 87 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>cintre de course</i>	termo preferencial
<i>cintre aéro</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>cintre</i>	redução de extensão de <i>cintre de course</i>
<i>guidon aérodynamique</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>guidon de course</i>	variante lexical – variação de base
<i>guidon</i>	Variante lexical – unidade monoléxica de <i>cintre</i> e redução de extensão de <i>guidon aérodynamique</i> e <i>guidon de course</i>

Fonte : elaborado pela autora

Logo após, apresentamos o termo *fourche*, que tem o sentido de garfo em francês e que ocorre no CICLFROrig e no CICLFRTrad os termos *fourche* e *fourche de direction*. Nos manuais das bicicletas de MTB ocorrem o termo *fourche*, mas optamos por deixar as análises separadas, pois há outras especificidades deste termo no MTBFR que são discutidas na seção de análises das variações presentes apenas no MTBFR.

Tabela 70 – ocorrência dos termos *fourche* e *fourche de direction*

CICLFROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	CICLFRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>fourche</i>	585	<i>fourche</i>	464
		<i>fourche de direction</i>	2

Fonte : elaborado pela autora

Neste caso, o termo preferencial é *fourche de direction*, pois é a opção presente nos sites especializados. Nesse sentido, *fourche* é uma *redução de extensão*, de acordo com os fundamentos de Freixa (2014), do termo preferencial, e, por isso, há um número de ocorrências muito maior, devido ao princípio de *economia linguística* proposto por Freixa (2005). É importante dizer que temos *fourche*¹ e *fourche*², sendo o primeiro retomando o sentido do garfo da bicicleta de estrada e o segundo significando o garfo com suspensão da MTB, que discutiremos mais a diante. Abaixo, adicionamos o quadro 88 com a classificação da variante do termo *fourche*.

Quadro 88 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>fourche</i> ¹	termo preferencial
<i>fourche de direction</i>	variante lexical – variação de extensão

Fonte : elaborado pela autora

A seguir apresentamos a tabela 71 com os termos que significam tipos de freios apenas das bicicletas de estrada.

Tabela 71 – ocorrência dos termos que significam tipos de freios

CICLFROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	CICLFRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>frein</i>	919	<i>frein</i>	1111
<i>frein sur jante</i>	19	<i>frein à mâchoire</i>	11
<i>frein intégré</i>	2	<i>frein de jante</i>	28
		<i>frein intégré</i>	4

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial desta seção é *frein sur jante* que é o termo que está presente nos sites especializados do domínio. Além disso, esse termo significa freio ferradura em francês, que é o tipo de freio mais utilizado nas bicicletas de estrada. Nesse sentido, temos *frein de jante* como uma *variante morfossintática*, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), com variação de preposição, visto que é possível trocar a preposição *sur* por *de* sem alterar o sentido do termo. Já *frein à mâchoire* é considerado uma *variante lexical*, de acordo com Freixa (2014), com *variação de extensão*, visto que os itens lexicais *sur jante* são substituídos por *à mâchoires* sem mudar o conceito que o termo denomina.

Além disso, temos *frein* como *redução de extensão*, segundo os pressupostos de Freixa (2014), do termo preferencial e, por isso, uma alta frequência de uso desse termo,

visto que isso acontece devido ao princípio de *economia linguística* proposto por Freixa (2005).

O termo *frein intégré* é considerado uma *variante lexical*, de acordo com Freixa (2014), com *variação da extensão* do termo *frein sur jante*. A base *frein* se mantém e a extensão do termo é alterada, ou seja, há uma troca de *sur jante* por *intégré*, mas também sem mudança de sentido. É importante mencionar que o *frein intégré* é um tipo de freio *integrado*, ou seja, eles são conectados nas alavancas de câmbio²⁸. Aqui, também teremos *frein intégré*¹ e *frein intégré*², sendo que o primeiro pode ser substituído por *frein sur jante* e o segundo por *frein à disque*, termo que já foi discutido na seção anterior, pois este tipo de freio está presente nas bicicletas de estrada e nas MTB. Porém, apesar de existir *frein à disque* nos dois tipos de bicicletas, o *frein intégré* só existe na bicicleta de estrada, por isso essa discussão só está presente nesta seção. Portanto, não há *frein intégré* nas MTBs.

A causa dessas variações estão relacionadas às *causas prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e *as possibilidades de variação da língua*, de acordo com os pressupostos de Freixa (2005), pois entendemos que o signo é arbitrário. Além disso, as causas também podem ser *discursivas*, mais especificamente, devido a *criatividade, ênfase e expressividade* desses mesmos falantes, pois o item lexical *mâchoires* significa, literalmente, *mandíbula*, ou seja, os falantes usaram uma metáfora para nomear esse tipo de freio; no caso de *jante* também podemos pensar nessa causa, visto é onde esses freios estão localizados e, nesse sentido, acabou se tornando parte do termo. Por fim, também podemos pensar que são *variantes geográficas*, pois esses termos ocorrem em manuais de diferentes locais. A seguir, adicionamos o quadro 89, a fim de mostrar de maneira mais sucinta essas classificações mencionadas.

Quadro 89 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>frein sur jante</i>	termo preferencial
<i>frein de jante</i>	variante morfossintática – variação de preposição

²⁸ O termo *alavanca de câmbio e de freio* denomina um sistema de troca de marchas e de frenagem que permite o controle total da bicicleta de estrada, visto que o ciclista não precisa soltar o guidão para realizar essas duas funções (MOLINARI, M; CURTI-CONTESSOTO, B; BABINI, M, 2019).

<i>frein à mâchoires</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>frein intégré¹</i>	variante lexical – variação de extensão de <i>frein sur jante</i>
<i>frein intégré²</i>	variante lexical – variação de extensão de <i>frein à disque</i>

Fonte : elaborado pela autora

Em seguida, temos os termos *groupe électrique*, *groupe électronique* e *groupe mécanique* que se referem ao grupo de marchas presente nas bicicletas de estrada.

Tabela 72 – ocorrência dos termos *groupe électrique*, *groupe électronique* e *groupe mécanique*

CICLFROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	CICLFRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>groupe électrique</i>	9	<i>groupe électronique</i>	6
<i>groupe électronique</i>	11		
<i>groupe mécanique</i>	22		

Fonte : elaborado pela autora

Aqui temos 2 termos que denominam conceitos diferente sendo eles, *groupe électronique* e *groupe mécanique*, portanto os dois são termos preferenciais. No caso de *groupe mécanique* não temos nenhuma variação para esse termo, porém optamos por trazê-lo nesta seção, pois ele também é um tipo de grupo usado para troca de marchas. Já *groupe électrique* é considerado uma *variante lexical*, segundo os critérios propostos por Freixa (2014), com *variação de extensão* do termo *groupe électronique*. A seguir, adicionamos o quadro 90 com a classificação dessa variante.

Quadro 90 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>groupe électronique</i>	termo preferencial
<i>groupe électrique</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>groupe mécanique</i>	termo preferencial – sem variação

Fonte : elaborado pela autora

Aqui, entendemos que a causa desta variação está relacionada às *causas prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e *as possibilidades de variação da língua*, de acordo com os pressupostos de Freixa (2005).

A seguir, temos os termos *vélo*, *vélo de course*, *vélo de route*, *vélo routier* e *machine de course* que ocorrem no CICLFROrig, enquanto que no CICLFRTrad os termos que denominam o mesmo conceito são *vélo*, *vélo de route* e *vélo de course*. A seguir, a tabela 73 mostrando o número de ocorrência desses termos em nossos *corpora*.

Tabela 73 – ocorrência dos termos *vélo*, *vélo de course*, *vélo de route*, *vélo routier* e *machine de course*

CICLFROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	CICLFRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>vélo</i>	1715	<i>vélo</i>	2549
<i>vélo de course</i>	16	<i>vélo de course</i>	9
<i>vélo de route</i>	68	<i>vélo de route</i>	28
<i>vélo routier</i>	2		
<i>machine de course</i>	2		

Fonte : elaborado pela autora

O termo *vélo* é muito mais frequente do que os outros, porém ele não é considerado o termo preferencial, visto que é uma *redução da extensão*, seguindo os critérios estabelecidos por Freixa (2014), do termo preferencial, que aqui será o termo *vélo de route*, presente no CICLFROrig e mais frequente nos sites especializados do domínio. Essa redução da variação *vélo* acontece devido a *causas discursivas*, mais especificamente a *economia linguística*, segundo os pressupostos de Freixa (2005).

As variantes *vélo de course* e *vélo routier* são consideradas *variantes lexicais*, segundo Freixa (2014), com *variação da extensão* do termo, ou seja, *de route* no termo preferencial é substituído por *de course* ou por *routier* em suas variantes, sem mudança no sentido dos mesmos. Já a variante *machine de course* é considerada como *variante complexa sem parentesco formal*, de acordo com Freixa (2014), ou seja, ambas as formas são *poliléxicas*, porém sem nenhum parentesco entre elas, do ponto de vista da expressão

do termo, apesar de denominarem o mesmo conceito. Em seguida, adicionamos o quadro 91 com a classificação destas variantes.

Quadro 91 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>vélo de route</i>	termo preferencial
<i>vélo</i>	redução de extensão
<i>vélo de course</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>vélo routier</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>machine de course</i>	variante complexa – sem parentesco formal

Fonte : elaborado pela autora

A causa dessas variações presentes no quadro 91 estão relacionadas às *causas prévias*, devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e *as possibilidades de variação da língua*, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2005), pois entendemos que o signo é arbitrário. Além disso, as causas também podem ser *discursivas*, mais especificamente, devido a *criatividade, ênfase e expressividade* desses mesmos falantes, pois os falantes do domínio transitam entre o uso de *vélo de route*, *vélo de course*, *vélo routier* e *machine de course* sem que haja alteração no sentido desses termos.

Por fim, passemos para a última seção, em que apresentamos a análise das variantes que ocorrem apenas no MTBFR.

6.6 Análise dos termos que ocorrem apenas no MTBFR

Iniciamos essa seção apresentando os termos *cintre* e *guidon* que ocorrem no MTBFR e denominam o conceito de *guidão* da bicicleta. Esses termos também estão presentes no CICLFR, porém o guidão da bicicleta de estrada é um guidão que permite que o ciclista fique em uma posição mais aerodinâmica, enquanto que o guidão da MTB procura deixá-lo em uma posição mais vertical e confortável. Nesse sentido, optamos por analisá-los separadamente, mesmo porque no CICLFR há outros termos que denominam um conceito mais específico do guidão aerodinâmico.

Tabela 74 – ocorrência dos termos *cintre* e *guidon*

MTBFROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	MTBFRTad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>cintre</i>	144	<i>cintre</i>	102
<i>guidon</i>	49	<i>guidon</i>	310

Fonte : elaborado pela autora

O termo *cintre* é que mais ocorre no MTBFROrig e nos sites especializados do domínio, por isso, será o termo preferencial. Além disso, ele se encontra dicionarizado, como mencionamos no capítulo das análises do CICLFR. O termo *guidon* é, então, considerado uma *variante lexical*, segundo os critérios estabelecidos por Freixa (2014), de *unidades monoléticas*, ou seja, o termo preferencial *cintre* é trocado por *guidon* sem alteração de sentido dos mesmos. A seguir, o quadro 92 com a classificação desta variante.

Quadro 92 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>cintre</i>	termo preferencial
<i>guidon</i>	variante lexical – unidade monolética

Fonte : elaborado pela autora

É interessante observar que o termo *guidon* parece ser a opção preferida dos manuais traduzidos para o francês. Isso nos faz pensar que são *variantes geográficas*, segundo os pressupostos de Freixa (2005), ou seja, essa variação ocorre devido aos diferentes locais para onde essas manuais foram traduzidos. Além disso, as causas também podem ser *prévias*, devido as *possibilidades de variação da língua* e a *arbitrariedade do signo linguístico*.

Em nosso corpus CICLFR ocorre o termo *fourche* e suas variantes, porém aqui optamos por fazer a classificação separada, visto que esse termo traz o sentido de uma

peça existente somente na bicicleta de estrada, o garfo. Porém, na MTB, essa mesma peça possui junto uma suspensão, para trazer mais conforto para o ciclista, visto que na MTB os terrenos podem ser bem difíceis, com montanhas, areia, etc. Nesse sentido, o termo preferencial em francês é *fourche suspendue*.

Tabela 75 – termos *fourche*, *fourche à suspension*, *fourche de suspension* e *fourche suspendue*

MTBFROrig	Número de vezes que ocorre no <i>corpus</i>	MTBFRTRad	Número de vezes que ocorre no <i>corpus</i>
<i>fourche</i>	325	<i>fourche</i>	487
<i>fourche à suspension pneumatique</i>	2	<i>fourche à suspension</i>	26
<i>fourche suspendue</i>	39	<i>fourche de suspension</i>	27
		<i>fourche de suspension pneumatique</i>	2

Fonte : elaborado pela autora

O termo *fourche suspendue* além de ocorrer no MTBFROrig, também ocorre em sites especializados, o que nos confirma o seu estatuto de termo preferencial. Já o termo *fourche* é uma *redução de extensão*, de acordo com os pressupostos de Freixa (2014), o que explica o seu alto número de ocorrências no *corpus*, pois devido ao princípio de *economia linguística*, seguindo os critérios propostos por Freixa (2005), os especialistas do domínio acabam por utilizá-la com mais frequência. Também é importante salientar que se utilizarmos somente *fourche*, em determinados contextos, pode causar confusão aos ouvintes, pois ele também pode denominar o *garfo* sem suspensão, ou seja, o garfo da bicicleta de estrada. É preciso ficar atento ao contexto no momento de usar as formas reduzidas do termo. Nesse sentido, teremos *fourche*¹ e *fourche*², sendo o primeiro retomando o sentido do garfo da bicicleta de estrada, já discutido anteriormente, e o segundo significando o garfo com suspensão da MTB.

Sendo assim, *fourche à suspension pneumatique* e *fourche de suspension pneumatique* são *variantes lexicais*, segundo Freixa (2014), com *variação de extensão*, pois o item lexical *suspendue* pode ser trocado por *à suspension pneumatique* ou *de suspension pneumatique* sem alterar o seu sentido. Além disso, há também as formas reduzidas *fourche à suspension* e *fourche de suspension*, que devido ao princípio de *economia linguística*, de acordo com Freixa (2005), ocorrem em maior número nos *corpora*. Além disso, essas duas versões reduzidas *fourche à suspension* e *fourche de*

suspension são também *variantes lexicais*, segundo Freixa (2014), com *variação de extensão* do termo preferencial, pois o item lexical *suspendue* pode ser substituído por *à suspension* e *de suspension* sem alterar o conceito que o termo denomina. A seguir, adicionamos o quadro 93 com a classificação dessas variantes.

Quadro 93 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>fourche suspendue</i>	termo preferencial
<i>fourche à suspension pneumatique</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>fourche à suspension</i>	redução de extensão de <i>fourche à suspension pneumatique</i> e variante lexical – variação de extensão do termo preferencial.
<i>fourche de suspension pneumatique</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>fourche de suspension</i>	redução de extensão de <i>fourche de suspension pneumatique</i> e variante lexical – variação de extensão do termo preferencial.
<i>fourche</i> ²	redução dos termos anteriores

Fonte : elaborado pela autora

As causas dessas variações estão ligadas as *causas prévias*, segundo os critérios propostos por Freixa (2005), devido à *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*. Elas também são consideradas como *variantes geográficas*, pois estão presentes em manuais de diferentes localidades, de acordo com os critérios de Freixa (2005).

Dando continuidade nos termos discutidos anteriormente da tabela 75, seguimos com termos que fazem parte do campo conceitual das suspensões.

Tabela 76 – ocorrência dos termos *full suspension*, *full suspended*, *mécanisme de suspension*, *suspension*, *suspension arrière*, *suspension intégrale* e *système de suspension*

MTBFROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	MTBFRTRad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>full suspension</i>	3	<i>full suspended</i>	2
<i>suspension</i>	178	<i>mécanisme de suspension</i>	2
<i>suspension arrière</i>	9	<i>suspension</i>	359
<i>suspension intégrale</i>	5	<i>suspension arrière</i>	26
<i>système de suspension</i>	7	<i>système de suspension</i>	24

Fonte : elaborado pela autora

Como mencionamos no capítulo teórico, há dois tipos de bicicletas de MTB, a *hardtail* e a *full suspension*. A primeira possui suspensão no garfo dianteiro apenas e o quadro é rígido e a segunda possui suspensão total na bicicleta. Nesse sentido, entendemos que os termos *suspension*, *système de suspension* e *mécanisme de suspension* dizem respeito ao sistema presente em ambos os tipos de bicicletas, pois eles podem se referir tanto a suspensão apenas no garfo dianteiro (*hardtail*), quanto para a suspensão total (*full suspension*). Porém, os termos *full suspension*, *full suspended*, *suspension arrière* e *suspension intégrale* dizem respeito apenas as bicicletas que possuem suspensão total, ou seja, dianteira e traseira.

Nesse sentido, com relação ao termo que denomina o conceito de *sistema de suspensão*, nosso termo preferencial será *système de suspension*, pois é o termo que ocorre no MTBFR. O termo *mécanisme de suspension* é considerado *variante lexical*, de acordo com os critérios estabelecidos por Freixa (2014), com *variação de base*, pois *système* é trocado por *mécanisme* sem alteração no conceito que o termo denomina.

Com relação a suspensão total da bicicleta, o termo preferencial é *full suspension*, pois mesmo que não há um número de ocorrências, esse é o termo usado nos sites especializados. Sendo assim, *full suspended* é uma *variante lexical*, segundo Freixa (2014), com *variação de extensão*, pois *suspension* é trocado por *suspended* em sua variante, sem alteração de sentido. A causa dessa variação está ligada as *causas*

interlinguísticas, seguindo os pressupostos de Freixa (2005), devido a *convivência do termo “local” com o empréstimo*, visto que *full suspension* e *full suspended* são empréstimos da língua inglesa.

Já o termo *suspension intégrale* é uma *variante complexa com parentesco formal*, de acordo com Freixa (2014), visto que ambos os termos são *poliléxicos* e há um item lexical em comum entre eles, no caso *suspension*. O termo *suspension arrière* não é classificado, pois é o único termo que denomina o conceito de *suspensão traseira* e não há variantes para ele em nossos *corpora*.

Por fim, o termo *suspension* é considerado uma *redução*, segundo os critérios de Freixa (2014), ora de base (dos termos *systeme de suspension. mecanisme de suspension* e *full suspension*), ora de *extensão* (dos termos *suspension intégrale* e *suspension arrière*). A causa deste fenômeno está ligada as *causas discursivas*, mais especificamente a *economia linguística*, de acordo com Freixa (2005), o que explica o fato do termo *suspension* ter um grande número de ocorrências. A seguir, adicionamos o quadro 94 com a classificação dessas variantes.

Quadro 94 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>systeme de suspension</i>	termo preferencial
<i>mechanisme de suspension</i>	variante lexical – variação de base
<i>full suspension</i>	termo preferencial
<i>full suspended</i>	variante lexical – variação de extensão
<i>suspension integrale</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>suspension</i>	redução – ora de base, ora de extensão.

Fonte : elaborado pela autora

Além das causas anteriormente citadas, as causas das reduções e das variações estão também ligadas as *causas prévias*, devido as *possibilidades de variação da língua* e a *arbitrariedade do signo linguístico*, de acordo com a metodologia adotada por Freixa (2005). Ademais, também podemos classificá-las como *variantes geográficas*, visto que ocorrem em diferentes locais.

Os próximos a serem apresentados se referem as bicicletas de *Mountain Bike* em francês.

Tabela 77 – ocorrência dos termos *all-mountain*, *mountain bike*, *tout-terrain*, *vélo à suspension*, *vélo de montagne*, *vélo suspendu*, *VTT* e *vélo tout-terrain*

MTBFROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	MTBFRTad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>all-mountain</i>	6	<i>mountain bike</i>	8
<i>tout-terrain</i>	15	<i>tout-terrain</i>	36
<i>vélo de montagne</i>	5	<i>vélo à suspension</i>	6
<i>vélo suspendu</i>	2	<i>vélo de montagne</i>	10
<i>VTT</i>	2	<i>vélo suspendu</i>	2
		<i>VTT</i>	3
		<i>vélo tout-terrain</i>	5

Fonte : elaborado pela autora

O termo *mountain bike* apesar de não ocorrer no MTBFROrig é o termo considerado preferencial, pois ele já se encontra em dicionários e sites especializados do domínio. Como mencionamos no capítulo teórico, a bicicleta de MTB teve origem na Califórnia, Estados Unidos e, nesse sentido, o termo se consagrou em inglês. Os manuais franceses e traduções dos manuais propõem opções em francês para esse termo, porém o termo mais usado em francês ainda é *Mountain Bike*.

No termo *all-mountain* há uma inversão da ordem do item lexical *mountain*, mas ele se mantém e como ambos são *poliléxicos*, essa variante é considerada uma *variante complexa com parentesco formal* do termo preferencial, de acordo com os critérios estabelecidos por Freixa (2014), visto que no termo preferencial e em sua variante há o item lexical em comum *mountain*. Essa variante, apesar de também ser em inglês, é bastante usada nos manuais franceses.

Já os termos *tout-terrain*, *vélo à suspension*, *vélo suspendu* e *vélo tout-terrain* são considerados *variantes complexas sem parentesco formal*, de acordo com Freixa (2014), pois todos são também *poliléxicos*, porém sem nenhum item lexical em comum entre eles. Apesar de todos denominarem o mesmo conceito do termo *mountain bike*, eles são diferentes do ponto de vista da expressão do termo. O termo *vélo de montagne* pode ser

considerado *variante complexa com parentesco formal*, segundo Freixa (2014), pois mesmo que estejam em línguas diferentes, podemos fazer uma relação entre *mountain* e *montagne*.

Por fim, nesta seção ocorre o termo *VTT*, que é uma sigla em francês que significa *vélo tout-terrain*, ou seja, é o termo equivalente em francês que denomina o conceito de *mountain bike*. É curioso notar que não ocorre no *corpus* de manuais originalmente escritos em francês a sua forma *vélo tout-terrain* e, somente, *VTT* ou *tout-terrain*. Nesse sentido, entendemos que *VTT* é uma *variante gráfica*, seguindo os pressupostos de Freixa (2014), mais especificamente *termo e sigla*. A seguir, o quadro 95 com a classificação dessas variantes.

Quadro 95 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>mountain bike</i>	termo preferencial
<i>all-mountain</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>vélo de montagne</i>	variante complexa com parentesco formal
<i>tout-terrain</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>vélo à suspension</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>vélo suspendu</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>vélo tout-terrain</i>	variante complexa sem parentesco formal
<i>VTT</i>	variante gráfica – termo e sigla

Fonte : elaborado pela autora

As causas dessas variações são *causas prévias*, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2005), devido a *arbitrariedade do signo linguístico* e as *possibilidades de variação da língua*. Além disso, no caso dos termos em inglês *mountain bike* e *all-mountain*, essas variações também estão ligadas as *causas interlinguísticas*, devido a *convivência do termo “local” com o empréstimo*. Também acreditamos que as causas são *dialetais*, pois essas variantes estão presentes em manuais de diferentes locais. E, por fim, as causas também podem ser *discursivas*, devido a *criatividade, ênfase e expressividade* dos especialistas deste domínio.

Além dos termos que trazem o mesmo sentido de *mountain bike*, em nossos *corpora* também ocorrem os termos que têm o mesmo sentido da bicicleta de *cross-country*. Vimos na fundamentação teórica que a modalidade *Cross-country* é um subtipo da modalidade MTB. Na realidade, não há diferenças estruturais com relação as bicicletas, o que muda é o tipo de campeonato. Porém, optamos por não considerar esses termos como variantes do termo *mountain bike*, visto que as bicicletas são as mesmas, mas os campeonatos possuem funcionamentos diferentes. Nesse sentido, discutiremos, em seguida, os termos que se referem ao subtipo *cross-country*.

Tabela 78 – ocorrência dos termos *vélo de cross-country*, *vélo cross-country* e *vélo de cross*

MTBFROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	MTBFRTad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>vélo de cross-country</i>	10	<i>vélo cross-country</i>	6
		<i>vélo de cross</i>	8
		<i>vélo de cross-country</i>	6

Fonte : elaborado pela autora

Entendemos que o termo *vélo de cross-country* é o termo preferencial, visto que é o único que ocorre no MTBFROrig e, além disso, está presente nos sites especializados do domínio. Sendo assim, *vélo de cross* é uma *redução de extensão* do termo, de acordo com a metodologia empregada por Freixa (2014), causa que está relacionada a *economia linguística*, mais especificamente, as *causas discursivas*, seguindo os critérios propostos por Freixa (2005), e isso explica um número maior de ocorrências no MTBFRTad em relação aos outros termos. Já o termo *vélo cross-country* é uma *variante morfossintática*, segundo Freixa (2014), com *variação de preposição*, ou seja, há um apagamento da preposição em sua variante, porém sem alterar o conceito que o termo denomina. A seguir, adicionamos o quadro 96 com a classificação dessas variantes.

Quadro 96 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>vélo de cross-country</i>	termo preferencial
<i>vélo de cross</i>	redução de extensão
<i>vélo cross-country</i>	variante morfossintática – variação de preposição

Fonte : elaborado pela autora

As causas desta variação estão relacionadas as *causas prévias*, de acordo com Freixa (2005), devido as *possibilidades de variação da língua* e a *arbitrariedade do signo linguístico*. Além disso, tanto a redução aqui presente, quanto a variação são consideradas como *variantes geográficas*, visto que ocorrem em manuais de diferentes localidades.

As bicicletas de *freeride* também são consideradas um subtipo da MTB, mas não são iguais as bicicletas de *cross-country*, pois as bicicletas de *freeride* são mais adaptadas para manobras. No MTBFROrig ocorre o termo *vélo de freeride* e no MTBFRTtrad ocorre os termos *vélo de freeride* e *vélo freeride*, que classificaremos logo abaixo.

Tabela 79 – ocorrência dos termos *vélo freeride* e *vélo de freeride*

MTBFROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	MTBFRTtrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>vélo de freeride</i>	10	<i>vélo de freeride</i>	5
		<i>vélo freeride</i>	22

Fonte : elaborado pela autora

O termo preferencial é *vélo de freeride*, pois é o único que está presente no MTBFROrig e ocorre nos sites especializados do domínio e *vélo freeride* é considerada uma *variante morfossintática*, seguindo os fundamentos de Freixa (2014), com *variação de preposição*, pois a preposição *de* é suprimida em sua variante, sem alteração de sentido. A seguir, há o quadro 97 com a classificação desta variação.

Quadro 97 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>vélo de freeride</i>	termo preferencial
<i>vélo freeride</i>	variante morfossintática – variação de preposição

Fonte : elaborado pela autora

As causas dessa variação estão ligadas as *causas prévias*, de acordo com Freixa (2005), devido as *possibilidades de variação da língua* e a *arbitrariedade do signo linguístico*, além de ser uma *variante geográfica*, ou seja, a variação acontece em manuais de diferentes locais.

A seguir, propomos a discussão dos termos em francês que trazem o sentido dos tipos de freios presentes nas MTBs, vejamos a tabela 80.

Tabela 80 – ocorrência dos termos que significam tipos de freios das MTBs em francês

MTBBROrig	Número de vezes que o termo ocorre no corpus	MTBBRTrad	Número de vezes que o termo ocorre no corpus
<i>frein</i>	473	<i>frein</i>	1386
<i>frein cantilever</i>	4	<i>frein cantilever</i>	4
		<i>frein v-brake</i>	2

Fonte : elaborado pela autora

Como já explicitamos na seção dos termos presentes no *corpus* MTBBR, o freio *v-brake* é uma versão mais atual do freio *cantilever*, e, nesse sentido, possuem alguns itens que os diferenciam. Sendo assim, aqui temos 2 termos preferenciais, *frein cantilever* e *frein v-brake*, visto que eles denominam conceitos diferentes. Portanto, o termo *frein* é considerado uma *redução de extensão*, segundo os critérios estabelecidos por Freixa (2014), dos termos *frein cantilever* e *frein v-brake* e, por isso, temos, então, *frein*¹ e *frein*². Essas duas reduções acontecem devido ao princípio de *economia linguística*, proposto por Freixa (2005), ou seja, estão relacionadas as *causas discursivas*. Por isso, temos um número de ocorrências das reduções muito maior do que dos termos preferenciais. A seguir, adicionamos o quadro 98 com a classificações dessas reduções.

Quadro 98 – classificação das variantes de acordo com a tipologia de Freixa (2014)

Classificação das variantes	
<i>frein cantilever</i>	termo preferencial
<i>frein¹</i>	redução de extensão
<i>frein v-brake</i>	termo preferencial
<i>frein²</i>	redução de extensão

Fonte : elaborado pela autora

Finalizamos a seção das análises concernentes as variantes em português e em francês presentes no domínio do Ciclismo de Estrada e do *mountain bike*.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nosso trabalho se propôs a atingir dois objetivos principais: a análise das variantes em português e em francês do domínio do Ciclismo de Estrada e do *mountain bike* e o desenvolvimento do dicionário bilíngue português-francês com os termos presentes nesse mesmo domínio.

A primeira etapa de nosso trabalho se deu com a constituição de nossos *corpora*, sendo eles: CICLBR, MTBBR, CICLFR, MTBFR, BIBLCorpusBR e BIBLCorpusFR. O CICLBR é constituído por 26 manuais escritos em português das fabricantes das bicicletas de estrada; o MTBBR é formado por 56 manuais também escritos em português das fabricantes de bicicleta de *mountain bike*; já o CICLFR é composto por 60 manuais escritos em francês das fabricantes das bicicleta de estrada; o MTBFR é formado por 24 manuais escritos em francês das fabricantes das bicicletas de *mountain bike*.

Como mencionamos em nossa Metodologia, essa diferença de quantidade de manuais se dá pelo fato de não haver muitas fabricantes de bicicleta de estrada no Brasil e/ou que traduzam seus manuais para o português, então isso se reflete na quantidade de manuais presentes no CICLBR. Já no CICLFR temos um número muito maior de manuais, devido ao fato de haver mais fabricantes das bicicletas de estrada francesas e/ou que traduzem seus manuais para o francês, mostrando, então, que o Ciclismo de Estrada é mais forte na França do que no Brasil. O oposto acontece com os manuais das bicicletas de *mountain bike*: o MTBBR é muito mais numeroso do que o MTBFR, pois o *mountain bike* é muito mais praticado no Brasil do que na França, havendo, dessa maneira, mais fabricantes de *mountain bikes* no Brasil e/ou que traduzem seus manuais para o português, do que na França e/ou que traduzem seus manuais para o francês.

Por fim, o BIBLCorpusBR e o BIBLCorpusFR são considerados como *corpora* de apoio e são constituídos por diversos sites especializados, glossários, artigos, entre outros, em português e em francês, respectivamente.

Após o levantamento dos candidatos a termo, chegamos em um total de 187 termos em português, sendo que 70 termos são considerados como preferenciais e 117 termos são variantes. Nesse sentido, temos 187 entradas no dicionário, porém 117 delas entram no sistema de remissivas. Além disso, para os 70 termos preferenciais, temos seus equivalentes em francês no dicionário.

No que diz respeito aos dados quantitativos das variantes em português presentes em nosso estudo encontramos 2 variantes gráficas, 3 variantes morfossintáticas, 75

reduções, 59 variantes lexicais e 36 variantes complexas, de acordo com os critérios estabelecidos por Freixa (2014).

Quando fazemos a somatória dessas variantes, temos um total de 174 termos, ou seja, mais do o número de entradas de nosso dicionário. Isso acontece devido ao fato de termos como *freio*, por exemplo, serem uma redução de vários tipos de freios, como *freio v-brake*, *freio cantilever*, *freio ferradura*, etc. Nesse sentido, no dicionário só há uma entrada para esses casos. Por isso, quando contabilizamos essas variantes, não há uma equivalência com a quantidade de entradas no dicionário.

O fenômeno de redução é muito comum, totalizando 75 termos reduzidos, no domínio do Ciclismo de Estrada e do *mountain bike*, isso acontece devido ao princípio de economia linguística, defendido por Freixa (2005). Os usuários do domínio preferem usar a forma reduzida do termo, para agilizar a comunicação. Normalmente isso acontece quando o termo expandido já foi usado antes e, como os falantes já sabem qual conceito aqueles termos denominam, eles escolhem, então, a sua forma reduzida para dar continuidade na comunicação. Então, se o termo *amortecedor dianteiro*, por exemplo, já foi previamente usado, depois pode ser trocado por *amortecedor* apenas, pois os falantes já sabem de qual amortecedor se trata. Neste caso, temos uma *redução de extensão*, segundo os preceitos de Freixa (2014), pois a extensão do termo é suprimida, sem prejuízo para os falantes e ouvintes. Há casos também de *redução de base*, como, por exemplo, *alavanca de blocagem rápido* e *blocagem rápido*, ou seja, nesse caso o item lexical *alavanca* foi suprimido, também sem prejuízo para o entendimento do termo.

As variantes lexicais são também recorrentes em nosso trabalho, totalizando 60 variantes lexicais. Nesse caso, podemos ter *variantes lexicais* com *variação de extensão*, segundo os pressupostos de Freixa (2014), ou seja, a extensão do termo é alterada, sem alterar o conceito que o termo denomina, como exemplo, temos o termo preferencial *capacete de ciclismo* e suas *variantes lexicais* com *variação de extensão* *capacete de bicicleta* e *capacete de proteção*. Como exemplo de *variante lexical* com *variação de base* temos *conjunto de transmissão* e *sistema de transmissão*, sendo o primeiro o termo preferencial e o segundo a sua variante.

Já as variantes complexas também se fazem presente em nosso trabalho, podendo ser *complexas com parentesco formal* ou *sem parentesco formal*, segundo os preceitos defendidos por Freixa (2014). Como exemplo do primeiro caso temos *bicicleta de estrada* como termo preferencial e *road bike* como sua *variante complexa com parentesco formal*, visto que *bicicleta de estrada* quer dizer literalmente *road bike* em inglês, portanto, do

ponto de vista da expressão do termo, eles possuem parentesco. Já o termo *speed* é considerado uma *variante complexa sem parentesco formal* de *bicicleta de estrada*, visto que, embora possamos trocar um termo pelo outro sem prejuízo de sentido para os falantes, eles não possuem um parentesco formal, do ponto de vista de sua expressão.

Por fim, as *variantes gráficas* e *morfossintáticas*, de acordo com os critérios estabelecidos por Freixa (2014), são as menos comuns em nosso trabalho. Como exemplo de *variante gráfica* temos *STI* que é uma sigla do termo *sistema de transmissão integrado* e podemos trocar um pelo outro sem prejuízo de sentido para os falantes do domínio. Por *variante morfossintática* temos *freio de disco*, que é uma variante do termo preferencial *freio a disco*, ou seja, neste caso, só a preposição foi alterada, mas sem alterar o conceito que o termo denomina.

No caso das variantes em francês, temos um fenômeno parecido, pois as *reduções* e as *variantes lexicais* são mais numerosas do que as *variantes complexas*, *morfossintáticas* e *gráficas*. Porém, no caso dos termos em francês, temos mais *variantes lexicais* do que *reduções*, ao contrário do que acontece em português. Temos um total de 148 variantes em francês, que são : 1 variante gráfica, 6 variantes morfossintáticas, 57 reduções, 60 variantes lexicais e 24 variantes complexas, de acordo com os critérios propostos por Freixa (2014).

As *reduções* em francês também acontecem devido ao fenômeno de economia linguística proposta por Freixa (2005). Além disso, essas *reduções* também podem ser *de base* ou *de extensão* do termo, segundo os pressupostos de Freixa (2014). Como exemplo, temos *vélo* como *redução de extensão* do termo *vélo de route*, ou seja, o item lexical *de route* é suprimido, sem alterar o conceito que o termo denomina. Temos, ainda, *blocage rapide* como *redução de base* do termo *système de blocage rapide*, ou seja, a base *système* é apagada, também sem alterar o sentido do termo. É importante salientar, que as *reduções*, em geral, acontecem quando o termo expandido já foi citado em um primeiro momento e, nesse caso, os falantes do domínio já sabem de qual termo se trata, dando continuidade na comunicação com as *reduções*.

No caso das *variantes lexicais* também há *variantes de extensão* e *de base*, como exemplo temos *mécanisme de suspension* como *variante lexical* com *variação de base* do termo *système de suspension*, ou seja, a base *système* é alterada por *mécanisme* sem alterar o conceito que o termo denomina. O termo *tube diagonal* é considerado uma *variante lexical* com *variação de extensão* do termo *tube inférieur*, visto que o item lexical *inférieur* é substituído por *diagonal* sem alterar o sentido do termo.

Já as *variantes complexas* temos as opções *com parentesco formal* e *sem parentesco formal*. Para o termo *mountain bike* temos *vélo tout-terrain* como *variante complexa sem parentesco formal*, visto que podemos trocar um termo pelo outro, sem alterar o sentido eles, porém eles não são semelhantes do ponto de vista da expressão do termo, os itens lexicais não se coincidem. Já *vélo de montagne* é considerado como *variante complexa com parentesco formal* de *mountain bike*, visto que quer dizer literalmente *mountain bike* em inglês, então eles denominam o mesmo conceito e são semelhantes do ponto de vista da expressão do termo.

Para as *variantes gráficas* temos apenas um caso no francês que é a variante *VTT*, uma sigla do termo *vélo tout-terrain*. Já como exemplo de *variante morfossintática* temos *chambre d'air* que é uma *variante morfossintática de preposição* do termo *chambre à air*, ou seja, somente há uma troca de preposição, porém eles denominam o mesmo conceito.

No que diz respeito à busca dos equivalentes do português para o francês, de acordo com os pressupostos defendidos por Dubuc (1985), temos, sobretudo, equivalentes totais, visto que se trata de um domínio muito técnico, que são os manuais das bicicletas. Nossos termos denominam, basicamente, o conceito de peças e/ou equipamentos das bicicletas de estrada e de *mountain bike*, nesse sentido quase não há diferença nos ganchos terminológicos dos termos em português e em francês.

Consideramos equivalentes parciais apenas aqueles termos que ocorriam nos manuais traduzidos para o francês, que são os que compõem o CICLFRTrad e o MTBFRTrad, visto que, como são usados nos manuais traduzidos, e não nos manuais originalmente escritos em francês, não possuem, exatamente, o mesmo uso²⁹ de acordo com os pressupostos estabelecidos por Dubuc (1985). E, por fim, não há casos de vazio de equivalência, novamente pelo fato de se tratar de um domínio muito técnico.

Com relação a nosso dicionário, acreditamos que atingimos o objetivo de atender ao seu público-alvo: profissionais que trabalham com o ciclismo (educadores físicos, fisioterapeutas, *bike fitters*, mecânicos de bicicleta e comerciantes/lojistas), atletas (aspirantes, amadores e profissionais) e tradutores português-francês que necessitem dos equivalentes para realizarem suas traduções.

Para tanto, adicionamos algumas características específicas para a macroestrutura, para a microestrutura e para o sistema de remissivas. No que diz respeito a

²⁹ Cf. MOLINARI, M.P ; CURTI-CONTESSOTO, B ; BABINI, M. (2019).

macroestrutura, ela compreende uma lista de abreviações utilizadas em nosso trabalho, seguida da lista de verbetes em ordem alfabética, sendo que os termos-entrada são as unidades terminológicas em português e, por fim, os respectivos equivalentes em francês para cada termo preferencial.

Quanto à microestrutura, há dois tipos de verbetes: os principais e os remissivos. Os termos-entrada que compõem os verbetes principais são os termos preferenciais. Além disso, os verbetes principais são constituídos por dados linguísticos e extralinguísticos do termo-entrada em português, suas variantes em português e seu equivalente em francês. Com relação aos verbetes remissivos, eles têm como entradas as variantes da forma preferencial em português, juntamente com a indicação da remissiva ver, para que o usuário busque no verbete principal as informações que ele precisa.

No que se refere ao sistema conceitual, ele foi organizado em torno de 4 campos conceituais, sendo eles: 1) *tipos de bicicletas*, 2) *partes das bicicletas*, 3) *acessórios* e 4) *serviços concernentes às bicicletas*. Devido a quantidade de termos presentes em nosso trabalho, optamos por organizá-los em uma lista sistemática, pois o formato de árvore conceitual se tornaria inviável. No que concerne às relações conceituais, a relação predominante é a temática, porém, também há casos de relação genérico-específica e partitiva, não havendo nenhum caso de relação sequencial.

Por fim, entendemos, com este trabalho, que pedalar está longe de ser um ato de subir na bicicleta apenas e sair pedalando. É importante conhecer a bicicleta, suas peças e equipamentos, técnicas de pedalada, para que esse esporte seja praticado com segurança e conforto. Ao compreender quais são os melhores equipamentos e peças para a bicicleta, de acordo com o objetivo e condição física de cada ciclista, a chance de desistência desse esporte se torna pequena, ao passo que adquirindo equipamentos inadequados, pode levar a lesões e/ou uma fadiga extrema, levando, dessa maneira, ao abandono do esporte. Além disso, hoje em dia há muitos acidentes que envolvem ciclistas e carros, por isso, é importante conhecer bem as técnicas de pedalada, na tentativa de minimizá-los. O ajuste correto da bicicleta feito pelo *bike fitter* também é essencial para evitar lesões, trazer mais conforto e longevidade no esporte. No mais, o ciclismo é um esporte em ascensão, que traz qualidade de vida aos seus apaixonados praticantes. Nesse sentido, esperamos ter colaborado para uma melhor compreensão dessa temática e da terminologia que a envolve, assim como esperamos ter contribuído para o progresso dos estudos em Terminologia no Brasil.

REFERÊNCIAS:

- ALVES, I. M. A renovação lexical nos domínios de especialidade. *Ciência e Cultura* [Online]. 2006, v. 58, n. 2, p. 32-34. Disponível em: <http://cienciaecultura.bvs.br/pdf/cic/v58n2/a13v58n2.pdf>. Acesso em: 08 fev 2022.
- ALVES, I. M. Definição terminológica: da teoria à prática. *TradTerm*, São Paulo, 3, p. 125-30, 1996.
- AUBERT, F. H. Introdução à metodologia da pesquisa terminológica bilíngue. *Cadernos de Terminologia*. 2. ed. São Paulo, Humanitas Publicações FFLCH/USP, 2001.
- BABINI, M. Do conceito à palavra: os dicionários onomasiológicos. *Cienc. Cult.* São Paulo, v. 58, n. 2, p. 38-41, Junho 2006. Disponível em: http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S0009-67252006000200015&script=sci_arttext&tlng=en. Acesso em: 12 abril 2018
- BARROS, L. A. *Conhecimentos de terminologia geral para a prática tradutória*. São José do Rio Preto: NovaGraf, 2007.
- BARROS, L. A. *Curso básico de terminologia*. São Paulo: EDUSP, 2004.
- BIKE DICA. *Conheça os principais tipos de provas do MTB*. Disponível em: <https://bikedica.com.br/conheca-os-principais-tipos-de-provas-do-mtb/>. Acesso em: 08 de out de 2019.
- BIKE MAGANIZE. *Tour de France: as 21 etapas, altimetrias e os desafios de 2019*. 2019. Disponível em: <http://www.bikemagazine.com.br/2019/07/tour-de-france-as-21-etapas-altimetrias-e-os-desafios-de-2019/>. Acesso em 29 out 2019.
- BIKE PEDAL. *Marcas de bicicletas – lista completa de todos os fabricantes de bikes*. Disponível em: <https://bikepedal.com.br/marcas-de-bicicletas-lista-completa-de-todos-os-fabricantes-de-bikes.html>. Acesso em: 20 ago 2018.
- BIKE PLUS. *Como escolher bicicletas de Mountain Bike – MTB*. Disponível em: <https://www.bikeplus.com.br/bikes/guia-da-bike/mountain-bike#bicicletas-mountain-bike>. Acesso em: 14 out 2019.
- BIKE PLUS. *Como escolher a bike speed certa para você!* – Disponível em: <https://www.bikeplus.com.br/bikes/guia-da-bike/bike-speed#bicicleta-speed>. Acesso em: 12 fev 2021.
- BIKE REGISTRADA. *Gancheira: o que é e tudo o que você precisa saber*. [Brasília], 2021. Disponível em: <https://blog.bikeregistrada.com.br/gancheira/>. Acesso em: 12 dez 2021.
- BIKE VILLAGE. *Fita de guidão : para que serve e como colocar?*. Porto Alegre, 2020. Disponível em: <https://blog.bikevillage.com.br/fita-de-guidao-para-que-serve-e-como-colocar/>. Acesso em: 25 fev 2021.
- BOUTIN-QUESNEL, R. et al. *Vocabulaire systématique de la terminologie*. Québec, Publications du Québec, 1985 (Cahiers de l'Office de la Langue Française).
- BRUNET, E. *Hyperbase version 10*. Unice: Université Nice, 2015. Disponível em: <http://ancilla.unice.fr/>. Acesso em: 15 set. 2015.

CABRÉ, M. T. *La Terminología: representación y comunicación*. Elementos para una teoría de base comunicativa y otros artículos. Barcelona: IULA, 1999.

CABRÉ, M. T. Lexicología y variación: hacia un modelo integrado. In: *Actas del Simposio Iberoamericano de Terminología-RITerm*, 1996. Disponível em: <http://www.unilat.org/dtil/MEXICO/cabre.html>. Acesso em: 5 set 2018.

CABRÉ, M. T. *Terminology: Theory, methods and applications*. Philadelphia PA: John Benjamins North America, 1998.

CAMBRIDGE DICTIONARY. *Endurance*. Disponível em: <https://dictionary.cambridge.org/pt/dicionario/ingles/endurance>. Acesso em: 14 out 2019.

COUTO, S. L. *A definição terminológica: problemas teóricos e práticos encontrados na construção de um glossário no domínio da Corrosão*. Dissertação (Mestrado em Terminologia e Tradução). Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2003.

CURTI-CONTESSOTO, B. F.. *Terminologia de certidões de casamento: estudo terminológico bilíngue e elaboração de glossário português-francês*. 2019. Tese (Doutorado em Estudos Linguísticos) – Instituto de Biociências, Letras e Ciências Exatas (IBILCE), Universidade Estadual Paulista (UNESP), São José do Rio Preto.

DA LAMA AO CAOS. *Diferença cassete x catraca*. [Brasília], 2011. Disponível em: <https://dalamaaoaosbike.wordpress.com/2011/07/04/conhecendo-sua-bike-diferenca-cassete-x-catraca/>. Acesso em: 23 nov 2021.

DIKI-KIDIRI, M. Terminologie et diversité culturelle. *Rifal - Réseau international francophone d'aménagement linguistique*, n. 21, 2000. Disponível em: <https://docplayer.fr/26650915-Terminologies-nouvelles-rifal-terminologie-et-diversiteculturelle-reseau-international-francophone-d-amenagement-linguistique.html>. Acesso em: 08 fev 2022.

DUBUC, R. *Manuel pratique de terminologie*. Québec: Linguattech Éditeur, 1985.

FAULSTICH, E. Aspectos de terminologia geral e terminologia variacionista. *Tradterm*, v. 7, p. 11-40, 18 dez. 2001. Disponível em: <http://www.revistas.usp.br/tradterm/article/view/49140/53222>. Acesso em: 24 ago 2018

FAULSTICH, E. Entre a sincronia e a diacronia: variação terminológica no código e na língua. In: CORREIA, M. (org.). *Terminologia, desenvolvimento e identidade nacional*. Lisboa: Colibri/ILTEC, 2002. p. 61-74.

FAULSTICH, E. Variação terminológica: algumas tendências no português do Brasil. In: *Cicle de conferències 96-97: lèxic, corpus i diccionaris*. Barcelona: IULA, 1997.

FREIXA, J. Causes of denominative variation in terminology: a typology proposal. *Terminology*, 2006a; 12 (1): 51-77.

FREIXA, J. La variación denominativa en terminología: tipos y causas. In: ISQUERDO, A. N.; DAL CORNO, G. O. M. *As Ciências do Léxico: Lexicologia, Lexicografia e Terminologia*. Vol. 7. Campo Grande: Ed. UFMS, 2014, p. 311- 329.

FREIXA, J. *La variació terminològica: anàlisi de la variació denominativa en textos de diferent grau d'especialització de l'àrea de medi ambient*. 2002. Tese- Institut Universitari de Lingüística Aplicada, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona.

FREIXA, J. Otra vez sobre las causas de la variación denominativa. *Debate Terminológico*, n. 9, 2013. Disponível em: <http://seer.ufrgs.br/riterm/article/view/37170>. Acesso em: 12 ago 2018

FREIXA, J. Variación denominativa y biunivocidad en el lenguaje de las matemáticas. *Revista Española de Lingüística*, 2006b. Disponível em: https://repositori.upf.edu/bitstream/handle/10230/6171/297-freixa_revespling.pdf;sequence=1. Acesso em: 8 de set 2018.

FREIXA, J. Variación terminológica: ¿Por qué y para qué? *Meta*, Montréal, v. 50, n. 4, 2005. Disponível em: <https://www.erudit.org/fr/revues/meta/2005-v50-n4-meta1024/019917ar/>. Acesso em: 2 set 2018.

FREIXA, J. ; SILVA, S. F. ; CABRÉ, M. T. La multiplicité des chemins dénominatifs. *Meta: journal des traducteurs*. Montréal, p. 731-747, 2008. Disponível em: <https://id.erudit.org/iderudit/019644ar>. Acesso em: 23 out 2019. DOI: <https://doi.org/10.7202/019644ar>

GAUDIN, F. *Pour une socioterminologie : des problèmes sémantiques aux pratiques institutionnelles*. Rouen: Université de Rouen, 1993. (Coleção « Publications de l'Université de Rouen », 182).

GILBERT, G. *Sporting Championships Tour de France*. New York: Weigl Publishers Inc, 2008.

GIRODITALIA. *Giro archive: previous editions*. Disponível em: <http://www.giroditalia.it/eng/editions/>. Acesso em: 19 mar 2018.

KRIEGER, M. G., FINATTO, M. J. B. *Introdução à Terminologia: teoria e prática*. São Paulo: Contexto, 2004.

LAVUELTA. *Grandes momentos en la historia de la Vuelta*. Disponível em: <http://historia.lavuelta.com/>. Acesso em: 19 mar 2018.

LECYCLO. *Le cyclo, respirez vous pédalez*. Disponível em: <https://www.lecyclo.com/outils/dictionnaire-du-velo.html>. Acesso em: 15 out 2019.

LESSA, P. R.; MORAES E SILVA, M. O CICLISMO DE ESTRADA E A CONSTRUÇÃO DE UMA CULTURA NACIONALISTA: UM OLHAR SOBRE O TOUR DE FRANCE. *Movimento (ESEFID/UFRGS)*, Porto Alegre, p. 407-418, mar. 2017. ISSN 1982-8918. Disponível em: <http://www.seer.ufrgs.br/index.php/Movimento/article/view/64603>. Acesso em: 18 mar. 2018.

LETOUR. *L'histoire du Tour de France*. Disponível em : <http://www.letour.fr/fr/histoire>. Acesso em : 19 mar 2018.

L'HOMME, M. La terminologie: principes et techniques. *Les presses de l'Université de Montréal*, Montréal, 2004.

MOLINARI, M. P. *Terminologia do domínio dos passaportes franceses: estudo terminológico e elaboração de glossário monolíngue francês*. 2016. Dissertação (Mestrado em Estudos Linguísticos) – Instituto de Biociências, Letras e Ciências Exatas, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, São José do Rio Preto.

MOLINARI, M. de P.; BABINI, M. A terminologia do domínio do ciclismo no Brasil: casos de variação entre os termos que denominam as partes principais da bicicleta de estrada. *Estudos Linguísticos (São Paulo. 1978)*, [S. l.], v. 49, n. 2, p. 920-937, 2020. DOI: 10.21165/el.v49i2.2569. Disponível em: <https://revistas.gel.org.br/estudos-linguisticos/article/view/2569>. Acesso em: 15 mar. 2022.

MOLINARI, M. de P.; CURTI-CONTESSOTO, B.; BABINI, M. Um estudo dos graus de equivalência entre os termos denominativos das partes principais da bicicleta de estrada no Brasil e na França. *Revista da Abralin*, v. 18, n. 1, p. 01-34, 2019. 10.25189/RABRALIN.V18I1.1359

MOUNTAIN BIKE BRASIL. *O que é Mountain Bike? Guia completo e definitivo*. [Brasília], 2019. Disponível em: <https://mountainbikebrasil.com.br/o-que-e-mountain-bike-guia-completo-e-definitivo/>. Acesso em: 12 fev 2021.

MUNDOTRI. *Como realizar ajustes rápidos para otimizar o câmbio traseiro eletrônico e mecânico da bicicleta*. [Brasília], 2016. Disponível em: <https://www.mundotri.com.br/2016/02/como-realizar-ajustes-rapidos-para-otimizar-o-cambio-traseiro-eletronico-e-mecanico-da-bicicleta/>. Acesso em 25 nov 2021.

OLIVEIRA, I. Legitimidade da metáfora em língua de especialidade num quadro didático. *Filologia e Linguística Portuguesa*, [S. l.], n. 10-11, p. 69-80, 2009. DOI: 10.11606/issn.2176-9419.v0i10-11p69-80. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/flp/article/view/59815>. Acesso em: 11 jan. 2022.

ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION. *Terminologie – Vocabulaire*. Genebra. ISO, 1990 (Norme Internationale ISO 1087, 1990).

ORGANISATION INTERNATIONALE DE NORMALISATION. *Terminology work - Principles and methods*. Genebra, ISO, 2000 (ISO 704).

PARIS-NICE. *Histoire de Paris-Nice*. Disponível em: <https://www.paris-nice.fr/fr/histoire>. Acesso em: 19 mar 2018.

PAVEL, S.; NOLET, D. *Manual de Terminologia*. Gatineau, Quebec, 2003. Disponível em: www.translationbureau.gc.ca. Acesso em 1 set 2017.

PEDAL. *Câmbio eletrônico é frescura?* [Brasília], 2014. Disponível em: https://www.pedal.com.br/cambio-eletronico-e-frescura_texto8423.html. Acesso em: 24 nov 2021.

PEDAL. *Entendendo bike fit*. Disponível em: https://www.pedal.com.br/entendendo-bike-fit_texto10279.html%3E.. Acesso em: 24 mai. 2019.

PEDAL. *Entendendo a transmissão da bicicleta*. [Brasília], 2008a. Disponível em: https://www.pedal.com.br/entendendo-a-transmissao_texto2315.html. Acesso em: 25 fev 2021.

PEDAL. *Entendendo rodas*. [Brasília], 2008b. Disponível em: https://www.pedal.com.br/entendendo-rodas_texto2309.html. Acesso em: 23 mar 2021.

PEDAL. *Entendendo freios*. [Brasília], 2008c. Disponível em: https://www.pedal.com.br/entendendo-freios_texto2317.html. Acesso em: 13 abr 2021.

PEDALERIA. *Entenda como funcionam as alavancas de marchas das bicicletas de estrada*. [Brasília], 2017. Disponível em: <https://pedaleria.com/alavancas-marchas-roadbike/>. Acesso em: 12 abr 2021.

PEDALERIA. *Como se chama esse tubo ?* [Brasília], 2022. Disponível em : <https://pedaleria.com/nomes-tubos-quadros-bike/>. Acesso em : 22 mar 2022.

PEREIRA, A. H.; SILVA, O. L. N. Análise da variação terminológica denominativa em textos jurídicos: o caso do termo petição inicial. *Tradterm*, [S. l.], v. 34, p. 121-142, 2019. DOI: 10.11606/issn.2317-9511.v34i0p121-142. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/tradterm/article/view/160799>. Acesso em: 27 jan. 2022.

REY, A. *La terminologie: noms et notions*. Paris: PUF, 1979.

REVISTA BICICLETA. *Mercado de bicicletas avança em largas pedaladas*. Disponível em: http://revistabicicleta.com.br/bicicleta_noticia.php?mercado_de_bicicletas_avanca_em_largas_pedaladas&id=27211. Acesso em: 20 abr. 2019.

RFI. *Cyclisme: les tops et les flops du Tour de France 2017*. 2017. Disponível em: <http://www.rfi.fr/sports/20170724-cyclisme-tops-flops-tour-france-2017>. Acesso em : 29 out 2019.

RODRIGUES, C. M. X. Empréstimos, estrangeirismos e suas medidas. *ALFA: Revista de Linguística*, São Paulo, v. 36, 2001. Disponível em: <https://periodicos.fclar.unesp.br/alfa/article/view/3910>. Acesso em: 6 jan. 2022.

ROMA, M. [Brasília], 2019. *Festival Brasil Ride estima impacto econômico superior a R\$ 10 milhões na região de Botucatu*. Disponível em : <https://mountainbikebrasil.com.br/festival-brasil-ride-estima-impacto-economico-superior-a-r10-milhoes-em-botucatu/>. Acesso em: 28 set 2019.

ROUSSEAU, L.-J. Terminologie et aménagement linguistique. In: *Jornada Panllatina de Terminologia: perspectives i camps d'aplicació*. Barcelona: IULA, 1996.

SAMPA BIKERS. *História do Mountain Bike*. Disponível em: <https://sampabikers.com.br/dicas-e-curiosidades/historia-do-mountain-bike/>. Acesso em: 08 out 2019.

TAGNIN, S. E. O. . *Corpus-driven terminology in Brazil*. In: Armelle Le Bars Poupet; Claudia Xatara. (Org.). *Cahiers de lexicologie - Dynamique de la recherche en lexicologie, lexicographie et terminologie au Brésil*. 101ed.Paris: Classiques Garnier, 2012, v. 2012-2, p. 169-182.

TELES, L, B. Elaboração de um dicionário português-francês de termos de estatutos sociais: contribuição ao trabalho dos tradutores. 2015. 284 f. Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista Julio de Mesquita Filho, Instituto de Biociências, Letras e Ciências Exatas, 2015. Disponível em: <http://hdl.handle.net/11449/127804>.

TERMOSTAT. *Termostat Web 3.0*. Disponível em: <http://termostat.ling.umontreal.ca/>. Acesso em: 28 nov 2019.

UCI. *Union Cycliste Internationale*. Disponível em : <https://www.uci.org/>. Acesso em: 14 out 2019.