V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

O papel da linguagem na apropriação cultural e simbólica das bicicletas na África Subsaariana[1]

Alexandre Costa Nascimento[2]

Resumo

Este estudo investiga o papel da linguagem na construção do imaginário simbólico e nos processos de apropriação cultural da bicicleta na África Subsaariana. Partindo da premissa de que o léxico utilizado para nomear o artefato transcende sua função descritiva, analisa-se como diferentes denominações refletem camadas históricas, sociais e culturais relacionadas à sua adoção e uso. A pesquisa adota uma abordagem multidisciplinar e métodos mistos, combinando revisão bibliográfica, análise documental, observação etnográfica em contexto móvel, netnografia, análise semiótica e entrevistas com atores-chave envolvidos na promoção da mobilidade ciclística no continente (CUBOs). Os resultados evidenciam que a linguagem atua como elemento central na construção do éthos sociotécnico da bicicleta, influenciando percepções de pertencimento, aceitação e resistência. A adaptação linguística de marcas e projetos, bem como as variações lexicais locais, revelam processos de africanização que articulam dimensões materiais e imateriais da tecnologia. Conclui-se que a incorporação de uma perspectiva sociolinguística é fundamental para compreender as dinâmicas de mobilidade ativa em África e para subsidiar políticas públicas e estratégias de intervenção culturalmente sensíveis.

Palavras-Chave: bicicleta, África Subsaariana, sociolinguística, linguagem e cultura, apropriação tecnológica, imaginário simbólico.

1. Diga-me como nomeias, que te direi como pedalas

O objeto é simples e universalmente reconhecido. Composto essencialmente por um quadro de metal, duas rodas com pneus de borracha, freios, um guidão, selim e um par de pedais. Já as formas com que sociedades africanas[3] usam para nomeá-lo é que diferem em gênero, número e grau: c*avalo-de-aço* ou *burro-de-arame? Gingas* ou, simplesmente, *bicicleta?*

[1]Agradecimentos/Acknowledgments: este artigo é fruto de uma pesquisa desenvolvida no âmbito do Doutoramento em Estudos Africanos do ISCTE-IUL, tendo sido financiada pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT) através da bolsa de investigação 2020.09826.BD, e por uma Bolsa Interna a Estudantes do 3.º Ciclo do ISCTE–IUL. A investigação integra o projeto NATAS – The Non-adaptation of Adequate Technologies in African Societies, sediado no Centro de Estudos Internacionais (CEI-Iscte). O autor agradece ao Professor Doutor Ulrich Schiefer pela orientação da tese e pelas discussões fundamentais que balizaram o presente trabalho.
[2] Doutor em Estudos Africanos; Centro de Estudos Internacionais – Instituto Universitário de Lisboa (CEI-Iscte); Lisboa, Portugal; alexandre_nascimento@iscte-iul.pt.
[3] Neste artigo, a designação *África* é utilizada de forma intercambiável e para se referir especificamente à África Subsaariana (SSA), tendo em vista que a análise se concentra especificamente neste recorte regional do continente. Reconhecem-se, contudo, as diferenças históricas, culturais, sociais e geográficas entre as diversas sub-regiões africanas. Considera-se, entretanto, que apesar destas diferenças, as sociedades africanas compartilham aspectos históricos e estruturas societais comuns, bem como desafios contemporâneos semelhantes em termos econômicos, de infraestrutura, limitação na mobilidade e baixa adaptação ao uso da bicicleta como meio de transporte.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

A escolha do termo usado para designar o veículo de duas rodas na África Subsaariana vai muito além da função gramatical de uso do substantivo para designar o objeto. Cada palavra carrega em si representações simbólicas e aspectos socioculturais que ultrapassam a mera descrição do artefato. Da raiz etimológica ao seu uso contextual e social, o termo revela camadas históricas, culturas, usos sociais e a relação de proximidade ou resistência a esta tecnologia.

Neste sentido, linguagem e léxico constituem não apenas instrumentos de comunicação, mas são componentes dos processos socioculturais e históricos (SAPIR, 2004 [1921]). A abordagem da Antropologia Linguística, proposta por Hymes (1964), coloca o estudo da linguagem no contexto da Antropologia, com um escopo que vai além da abordagem puramente linguística e o aborda a partir da perspectiva humana e do interesse antropológico ativo nos fenômenos da linguagem.

Lakoff (1987) argumenta que os processos de categorização de símbolos são influenciados por experiências culturais e cognitivas compartilhadas, de modo que as escolhas lexicais refletem associações, valores e conhecimentos socialmente construídos. Assim, nomes atribuídos aos objetos, podem revelar aspectos significativos das relações estabelecidas entre as comunidades e seu universo material.

Sob essa ótica, a interpretação proposta por Geertz (2008) acerca do papel dos símbolos na construção dos significados sociais mostra-se um referencial útil. Os termos empregados para designar a bicicleta na África Subsaariana podem ser compreendidos não apenas como denominações funcionais, mas como manifestações simbólicas que expressam percepções, valores, experiências e referências culturais específicas.

Dessa forma, a diversidade lexical observada em diferentes contextos linguísticos africanos constitui um indício dos processos locais de apropriação cultural do artefato, revelando como uma tecnologia introduzida por influências externas foi reinterpretada, ressignificada e incorporada aos universos simbólicos das sociedades que a adotaram.

Historicamente, a bicicleta chegou em África pelas mãos dos colonizadores e serviu de ferramenta de poder para manutenção dos impérios. No início dos anos 1900, ela já era presente em várias regiões do continente, usada por missionários, caçadores e exploradores.

O temor do primeiro contato dos africanos com o artefacto está bem representado na literatura pelo romance *O Mundo se Despedaça* (ACHEBE, 2009), na cena que descreve quando o homem branco chega montado em um *cavalo de ferro* – ele acaba morto e o objeto pendurado em uma árvore sagrada. Na historiografia, verifica-se que, de fato, o veículo era tão temido quanto o homem branco que o pedalava (SMETHURST, 2015, p. 145).

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

A difusão tecnológica da bicicleta na África ocorre quase ao mesmo tempo da difusão deste artefato como bem de consumo na Europa no fim do século XIX e início do século XX. Mais tarde, a mesma bicicleta que servira ao poder colonial, inclusive como veículo militar (MORRIS, 2003; NORRIS, 2021), ao poucos, passou por um processo de decadência entre as elites europeias e passou a ser relacionada às classes trabalhadoras. Este mesmo processo ocorre em África, com a aculturação e apropriação do artefato, que adquire significados simbólicos e materiais locais (NASCIMENTO, 2018, p. 50–51).

Ainda que possa ser considerada como incorporada ao repertório sociotécnico cotidiano em praticamente todo o continente[4], com significados simbólicos e materiais locais, há ainda uma série de fatores que restringem e limitam o uso da bicicleta na região. Algumas resistências têm raízes na herança colonial de que o ciclismo é um modo de transporte inferior e não digno (SIMON, 1996) ou visões locais que atribuem o uso da bicicleta à pobreza (UN ENVIRONMENT, 2016, p. 53).

Diante deste contexto, emerge a questão: de que forma o léxico usado para descrever o artefato bicicleta participa nesta construção do imaginário cultural e reflete a aceitação e/ou apropriação e uso desta tecnologia?

Para responder à esta questão de investigação, o presente estudo utiliza-se de métodos mistos, numa abordagem multidisciplinar como a combinação de perspectivas adequadas para levar em conta o máximo possível de aspectos distintos de um mesmo problema (FLICK, 2014).

A triangulação dos dados, por sua vez, permite alcançar uma convergência de evidências capaz de fortalecer a credibilidade dos resultados, reduzindo possíveis vieses inerentes a uma única fonte ou abordagem (TUZZO; BRAGA, 2016).

[4] Pode-se afirmar que o artefato está presente em toda a África. Em termos relativos, porém, continente tem os menores índices de posse de bicicletas em todo o planeta. *Cf.* (NASCIMENTO, 2019; OKE *et al.*, 2015).

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

A investigação fundamenta-se em pesquisa bibliográfica, análise documental, observações etnográficas feitas através de observação direta em contexto móvel-itinerante (BUSCHER; URRY; WITCHGER, 2011), análise netnográfica (KOZINETS; DOLBEC; EARLEY, 2014), análise semiótica (BARTHES, 1971; PIERCE, 2005) e entrevistas semiestruturadas por mediação digital (*Computer-assisted interviews*) com atores-chave (*key stakeholders*) envolvidos na promoção da bicicleta no continente africano. As entidades consultadas no âmbito desta investigação são representadas pelo acrônimo *CUBO*: *Companies, Universities, Bicycle Activists Groups & Organizations*[5], setores considerados estratégicos para o avanço da mobilidade ciclística em África.

Este estudo pretende compreender a relação entre a linguagem e a construção do imaginário simbólico relacionado à ciclomobilidade africana. Busca-se ainda, de forma exploratória, formar um inventário de expressões usadas para designar o objeto bicicleta em contextos africanos e analisar a relação dos usos locais e significados sociais que a bicicleta adquire a partir destas denominações.

2. *A africanidade* como marca de pertencimento e fator de aceitação

Historicamente introduzida no continente através da lógica comercial colonial, a presença da bicicleta em África atualmente é predominantemente dependente da importação de equipamentos, sobretudo da China e Sudeste Asiático. Bicicletas importadas de segunda-mão, oriundas de países industrializados, também têm peso significativo nos circuitos de circulação e acesso ao veículo, abastecendo não apenas mercados formais de comercialização, mas também redes informais de distribuição, adaptação tecnológica e uso do veículo. Programas assistenciais e ONGs que atuam no terreno correspondem a um recorte limitado da representatividade em termos absolutos e relativos, mas têm relevância na construção do imaginário local e na construção internacional da imagem do uso das bicicletas em África.

A ideia de *bicicleta africanizada*, conforme definida por Hahn (2022), derivada de adaptações locais e soluções improvisadas, pode ser ampliada se incorporarmos os aspectos simbólicos e imateriais relacionados a apropriação desta tecnologia. O aspecto linguístico aparece como fator crítico para a aceitabilidade das bicicletas em contextos africanos.

[5] Empresas, Universidades, Grupos Ativistas e ONGs. *Cf.* (NASCIMENTO, 2025, p. 13–27).

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

A experiência das *CUBOs* em projetos de promoção e estímulo ao uso das bicicletas na mobilidade urbana, periurbana e rural em África constata um certo nível de resistência às marcas de equipamentos com referências estrangeiras ou sem identificação cultural com o continente. Assim, há um esforço estratégico em criar uma identificação e percepção de pertencimento junto aos usuários, por meio da adaptação linguística das marcas e produtos dos projetos.

A ONG Cycle Connect, que atua no norte de Uganda, viu a necessidade de reformular a marca de seus produtos para torná-los "mais africanos". A fim de aumentar a identificação com o público, o nome da marca foi alterado de *Avon*[6] *Bikes* para *Oteka Yoo*, que significa "Rei da Estrada" em *Luo*, língua falada pelo povo Luo, com distribuição geográfica no sudeste da Etiópia, Sudão do Sul, Sudão, nordeste da República Democrática do Congo (RDC), norte de Uganda, sudoeste do Quênia e norte da Tanzânia.

Foto 1 – Mulheres beneficiárias das bicicletas do programa Cycle Connect em Uganda



Fonte: (CYCLE CONNECT, 2020).

[6] Nome de origem celta que significa "rio". No inglês, a palavra é usada como substantivo para designar um grande curso de água natural, maior que um riacho.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

A escolha do novo nome, que emergiu da sugestão através da participação direta dos beneficiários, denota o sentido de empoderamento subjetivo que o veículo proporciona aos seus usuários.

Com dinheiro recebido através de doadores internacionais, a Cycle Connect importa para a África bicicletas fabricadas na China e as vende com preços subsidiados, através de programas de microcrédito. De acordo com o gerente de monitoramento e avaliação do projeto, Otto Simon Peter, tais mudanças tiveram um impacto entre 5% e 15% no custo final dos equipamentos.

> The local community was engaged, feedback was collected, name suggestions were given, and other features like stronger carriers and better seats were suggested to make the bikes look more African in all their ways and be more desirable. The supplier from China was contacted, and an MoU [memorandum of understanding] was signed[7] (PETER, 2024).

Apesar do aumento dos custos, os benefícios econômicos e sociais sistêmicos advindos do aumento da adoção local, reforçam a justificativa para o investimento, uma vez que tais custos tendem a se diluir com a escalabilidade e na melhoria dos resultados dos projetos.

A Cycle Connect atua há uma década nos distritos de Acholi e Langi, que ainda se recuperam da insurgência do LRA[8]. Desde seu início, o projeto distribuiu mais de 14.000 bicicletas, impactando cerca de 90.000 pessoas, com um efeito estimado de aumento na renda dos agricultores em 30% ao longo dos anos (CYCLE CONNECT, 2025).

> Bicycles have been an important mean of transportation for the smallholder farmers we served, there has been increased in accessed to better markets, health care, schools, clean water and a positive change in farmers income[9] (PETER, 2024).

[7] Tradução: "A comunidade local foi envolvida, o feedback foi coletado, sugestões de nomes foram apresentadas e outras características, como bagageiros mais resistentes e assentos melhores, foram sugeridas para tornar as bicicletas mais africanas em todos os aspectos e mais desejáveis. O fornecedor da China foi contatado e um memorando de entendimento foi assinado".

[8] Lord's Resistance Army (Exército de Resistência do Senhor): grupo rebelde que opera desde 1987 uma revolta armada contra o governo de Uganda no norte do país. É considerado um dos conflitos mais longos da África, o que resultou no deslocamento interno de milhões de pessoas além de violações generalizadas aos direitos humanos.

[9] Tradução: "As bicicletas têm sido um importante meio de transporte para os pequenos agricultores que atendemos, resultando em maior acesso a melhores mercados, cuidados de saúde, escolas, água potável e uma mudança positiva na renda dos agricultores".

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

Esse mesmo esforço na construção de uma marca identificada com elementos africanos é observado na Word Bicycle Relief (WBR). Constituída como empresa-social[10], a WBR é uma das maiores e mais importantes iniciativas relacionadas à promoção da ciclomobilidade em África. Neste modelo, as receitas dos negócios lucrativos com a venda de bicicletas a empresas e patrocinadores fomenta o braço não-lucrativo, classificado como "negócio social", que distribui as bicicletas diretamente através dos programas de intervenção.

Entre sua fundação em 2005 e 2025, a iniciativa já distribuiu mais de 900 mil bicicletas em 22 países africanos (WBR, 2026). Os projetos abrangem três esferas de atuação: educação, saúde e desenvolvimento econômico.

Foto 2 – Alunos da Mohumi Secondary School, em Sekgopo, África do Sul, utilizam bicicletas da marca *Buffalo/Qhubeka* fornecidas pelo programa WBR



Fonte: (WBR, 2025).

[10] A WBR foi criada pelo sócio-fundador da SRAM, companhia norte-americana que é uma das maiores fabricantes de componentes de bicicleta do mundo.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

Na África do Sul, a empresa opera com o nome comercial de *Qhubeka*, que significa 'continuar', 'progredir', 'seguir em frente' em Nguni, língua banta com distribuição geográfica na África Austral. Os equipamentos são exatamente os mesmos da marca *Buffalo,* usada nos outros países do continente.

A alusão ao animal, um dos símbolos da fauna[11] africana, além de criar identificação, também remete à robustez do equipamento, desenvolvido com soluções adequadas às condições de uso em terrenos africanos. De acordo como diretor-executivo de programas da WBR Sean Granville-Ross, as bicicletas Buffalo/Qhubeka têm como características "durabilidade, robustez, preço acessível, qualidade, facilidade de manutenção, inclusão de gênero e capacidade de carga".

> The value of the bicycle is not in the object itself but rather in the function it provides. Its not what it is that matters, but what it does. The value of a bicycle is ultimately measured in the time and effort it saves[12] (GRANVILLE-ROSS, 2024).

Também constituída no modelo de empresa social, a Zambikes opera uma linha de montagem de bicicletas em uma área de 80 mil metros quadrados em Lusaka West, na capital da Zâmbia. O modelo de entrada da empresa é a bicicleta *Mukango* – palavra que significa "leão" em bemba[13] – e custa cerca de US$ 35 no varejo. Já o modelo *Amaka Sana,* com seis velocidades, custa cerca de US$ 50. A expressão que batiza o modelo pode ser traduzida como "muito poderoso" ou "muita força". A expressão é usada para enfatizar força, resiliência ou poder.

O co-fundador da Zambikes, Dustin McBride, ressalta a importância de estar no terreno e ouvir as necessidades dos usuários que vivem em comunidades e aldeias.

> The premise for Zambikes and origination was always built on the need for quality (rugged for Africa) and affordable bicycles to help lower income class Africans get to/from work or haul goods to sell in markets[14] (MCBRIDE, 2024).

[11] O búfalo-africano, juntamente com o leão, o leopardo, o elefante e o rinoceronte compõem o chamado *Big Five*. O termo originalmente designa o grupo dos cinco animais africanos mais difíceis e perigosos de serem caçados. Atualmente, a expressão foi ressignificada e é amplamente utilizada no turismo e conservacionismo para destacar as espécies mais icônicas da fauna africana.
[12] Tradução: "O valor da bicicleta não está no objeto em si, mas sim na função que ela desempenha. Não é o que ela é que importa, mas sim o que ela faz. O valor de uma bicicleta é, em última análise, medido pelo tempo e esforço que ela economiza".
[13] Língua banta falada pelo povo Bemba. É uma das sete línguas oficiais na Zâmbia e tem distribuição geográfica no norte da Zâmbia, RDC e Tanzânia.
[14] Tradução: "A premissa da Zambikes e sua origem sempre foram baseadas na necessidade de bicicletas de qualidade (resistentes para a África) e acessíveis para ajudar os africanos de baixa renda a se deslocarem para o trabalho ou a transportar mercadorias para vender nos mercados."

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

Foto 3 – Bicicletas modelo *Amaka Sana*, da Zambike, montadas em Lusaka, Zâmbia



Fonte: (NASCIMENTO, 2025, p. 453).

A Zambikes também é reconhecida internacionalmente pela produção de bicicletas artesanais tendo o bambu como matéria-prima para a construção do quadro. O uso da matéria de origem vegetal reforça a visão sustentável e de valorização dos recursos locais. O bambu substitui o uso de aço ou alumínio e oferece resistência à absorção de choques, além de ser mais leve e sustentável. O bambu é uma das espécies de vegetais lenhosos de mais rápido crescimento, muito adaptada e com disponibilidade abundante na Zâmbia (ZAMBIKES, 2012).

O produto contribui tanto para o desenvolvimento econômico local quanto para a produção de bens de valor agregado. Os quadros de bambu são fabricados de modo artesanal, com mão de obra local que recebe treinamento e capacitação. Os produtos servem exclusivamente à exportação para mercados internacionais de alta renda, formado por consumidores atraídos pela *marca África* e pelo apelo à *sustentabilidade* das bicicletas de bambu, que não têm espaço significativo de uso local.

Cada quadro de bambu custa cerca de US$ 500, enquanto a bicicleta completa, para modalidades como estrada (*speed)* ou mountain bike (*MTB*), alcançam o valor de US$ 1.500. A Zambikes realiza as vendas por meio de revendedores autorizados em países como Estados

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

Unidos, Canadá, Reino Unido, Dinamarca, Finlândia, Alemanha, Suíça, Áustria, África do Sul e Japão. (ZAMBIKES, 2011).

Foto 4 – Bicicleta artesanal com quadro de bambu fabricada pela Zambike



Fonte: (Nascimento, 2025, p. 454).

Foto 5 – Mapa africano estampa quadro de bambu



Fonte: (NASCIMENTO, 2025, p. 454).

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

Constituído por um consórcio de três universidades africanas e duas alemãs[15], o *CAMA Project* – Collaboration for Active Mobility in Africa, não atua com o financiamento de bicicletas, mas sim na produção de conhecimento científico acerca da mobilidade ativa em cidades africanas. Financiado pelo governo alemão[16], o foco do projeto está na infraestrutura e na promoção da mobilidade ativa, através de estudos aplicados na África Subsaariana e na transferência de conhecimento de pesquisas realizadas por universidades alemãs (CAMA, 2024).

O acrônimo que nomeia o projeto é inspirado no termo "*Kama twende*", que significa "vamos lá!" (*let's go!*) em Suaíli, língua banta com distribuição geográfica na costa Leste e região central africana, nos territórios da Tanzânia, Quênia, RDC, Ruanda e Uganda.

O projeto trabalha com a educação continuada para a mobilidade ativa, tanto na perspectiva do usuário, a fim de promover maior conscientização sobre o transporte ativo e questões de segurança viária, quanto na criação de uma cultura favorável à perspectiva ao uso deste tipo de mobilidade entre os planeadores e formuladores de políticas públicas.

A integração entre pesquisa aplicada, um programa educacional e o intercâmbio de conhecimento entre parceiros na Alemanha e na África Subsaariana converge para o objetivo principal do consórcio: promover uma mudança nas percepções sobre mobilidade ativa, orientando uma transição para cidades mais adequadas à mobilidade ativa.

Em outra iniciativa, a *Tour d'Afrique Foundation,* braço social da *TDA Global Cycling*[17] promove a doação de bicicletas em comunidades visitadas anualmente pela expedição. Na edição de 2013, as bicicletas doadas para estudantes em Livingstone, Zâmbia, eram da marca *Mekako* (NASCIMENTO, 2015). Etimologicamente, o termo deriva do idioma tsonga, falado na África Austral, e remete ao verbo *kumeka*, cujo campo semântico compreende o ato de "ostentar" ou "exibir-se". A adição do sufixo *-ko*, um enclítico de ênfase, confere à marca o sentido imperativo de "*exiba-se com isto*", atribuindo à posse do veículo um valor simbólico de prestígio e conquista social.

[15] University of Nairobi (Quênia), Makerere University (Kampala, Uganda), Mekelle University (Etiópia), University of Applied Sciences Karlsruhe (Alemanha) e University of Kassel (Alemanha).
[16] Federal Ministry of Education and Research Germany e German Academic Exchange Service.
[17] Empresa canadense promotora do Tour d'Afrique, expedição internacional de cicloturismo, realizada anualmente desde 2003, que percorre o continente africano de norte a sul, originalmente do Cairo à Cidade do Cabo. A expedição é estruturada no formato de viagem autoguiada com apoio logístico e de infraestrutura, onde cada ciclista é responsável por sua própria orientação e ritmo ao longo do percurso de 12 mil quilômetros percorridos durante quatro meses.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

Foto 6 – Bicicletas *Mekako* distribuídas pela TDA Foundation em Livingstone, Zâmbia



Fonte: (NASCIMENTO, 2025).

Da marca comercial dos produtos ao nome dos projetos, a escolha de expressões genuinamente africanas vai além de uma simples estratégia de marketing. Tais escolhas evidenciam a importância de uma identificação cultural e da criação de um senso de pertencimento a fim de trazer a bicicleta para a realidade dos usuários.

3. Para além do substantivo: práticas linguísticas e a construção do imaginário simbólico das bicicletas

A forma de nomeação do objeto está inserida na estrutura de formação de significados e do processo de apropriação das bicicletas em África. Muito embora não seja uma prática amplamente disseminada no continente africano, casos em que a bicicleta recebe um nome próprio revelam a construção de vínculos afetivos entre o sujeito e o objeto.

Dar um nome pessoal à bicicleta é uma forma de antropomorfização do objeto, que passa a existir de forma individual e diferenciada em relação às outras. O produto fabricado em série torna-se único para seu proprietário. Isto insere o objeto em um contexto pessoal de afetos e experiências e revela projeções psicológicas de posse, cuidado e identificação emocional.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

A palavra para designar bicicleta possui diferentes gêneros gramaticais, a depender do idioma. Línguas como português, espanhol, italiano e suaíli usam o gênero feminino. Holandês e africâner usam o artigo masculino, enquanto o francês pode usar *le vélo* (masculino) ou *la bicyclette* (feminino). Línguas africanas tendem a usar o substantivo sem um gênero gramatical marcado ou de gênero neutro. Essa nuance gramatical pode ter implicações culturais na forma como os falantes percebem e se relacionam com o artefato.

Um homem hétero e cisgênero que escolhe para sua bicicleta um nome do gênero masculino, por exemplo, projeta no objeto uma relação de amizade ou camaradagem. A bicicleta torna-se o "amigo fiel". Já a escolha de um nome próprio feminino tende a revelar uma relação de afeto. O objeto é elevado à condição de "companheira". A leitura inversa dos significados pode ser feita no caso de uma mulher. Trata-se de um mecanismo psicológico que a psicanálise freudiana interpreta como *sublimação* para o objeto não-humano, e a psicologia analítica define como projeção da *anima* ou do *animus*. Para Carl Gustav Jung (1954/2016), a anima é um arquétipo do inconsciente coletivo que representa o aspecto feminino na psique masculina, enquanto o animus representa o aspecto masculino na psique feminina. Em ambos os casos, a nomeação espelha uma série de subjetividades do sujeito.

Outra forma comum de nomeação do objeto é referir-se a ele pela marca comercial do fabricante, de forma metonímica. Nestes casos, porém, o emprego do termo vai além da figura de linguagem que substitui a marca pelo produto e a referência tende a tornar o objeto uma expressão simbólica do status e prestígio subjetivos. Atributos como poder, aventura, força ou resistência são incorporados pelo usuário através da posse do objeto e manifestados externamente pelo seu uso. "*Vou pedalar a minha Buffalo*"; nomear torna-se uma expressão social da posse simbólica dos predicados relacionados à marca.

Há também variações linguísticas, formas regionais ou gírias empregadas para a nomeação da bicicleta sujeitas a contextos culturais e sociais específicos. Os usos destes termos contribuem para construção e consolidação dos significados simbólicos atribuídos ao objeto.

A título de exemplo, no Brasil, na linguagem popular, a bicicleta é metaforicamente chamada de *camelo*. A relação vem da capacidade de ambos servirem como meio de transporte e veículo de cargas. Também remete a uma visão elitista que atribui o trabalho e o esforço físico como algo restrito às classes sociais mais baixas ou aos animais. Neste caso, o termo refere-se de forma preconceituosa ao próprio ciclista, de forma análoga ao animal, pelo trabalho e esforço necessário para o uso do veículo. O verbo *camelar* é dicionarizado no léxico brasileiro e significa 'trabalhar arduamente'. Já em Portugal, o termo *bicla* tem uso coloquial corrente para descrever o veículo. Trata-se de uma apócope da palavra bicicleta.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

Foto 7 – Adornos indicam processo de apropriação do artefato em Senar, Sudão



Fonte: (NASCIMENTO, 2025, p. 416).

No contexto africano, podemos citar o uso informal dos termos *boney* ou *bony* na África do Sul, uma forma abreviada do termo *boneshaker* – que poder ser traduzido literalmente como "chacoalha ossos". O nome originalmente era usado para designar um dos modelos nos primórdios da evolução técnica da bicicleta. Também chamada *ordinary bicycle* (bicicleta comum), o remetia ao modelo criado na década de 1870, com propulsão por pedais conectados à roda dianteira, de estrutura rígida e com pneus sólidos de madeira e sem molas ou mecanismos de absorção de impacto, o que tornava seu uso desconfortável (SMETHURST, 2015).

Em Burquina Faso, o povo Kasena usa a palavra *lusiseiŋa* para se referir à bicicleta. O termo significa, literalmente, "cavalo de ferro" ou "burro de arame". O termo é formado pela junção das palavras *luu*, que no dicionário kasem-inglês significa *iron* e *siseiŋa*, que significa *horse* (GILLBT, 2020). Hahn (2004b) em seu trabalho etnográfico com os Kasena, traduziu o termo como *wire donkey*, com a ressalva de que seu significado é relacionado de forma direta à bicicleta.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

No norte da Nigéria e sudeste do Níger, os hauçás usam o termo *dokin k'arfe* (cavalo de ferro) como um termo alternativo para bicicleta (*keke,* na forma local) (RENNE; USMAN, 1999). Ao analisar a relação metafórica do cavalo com a bicicleta, Furness (2010) explica que esta construção linguística tem o propósito de contextualizar o ciclismo como uma prática física normal (como a equitação). Ao mesmo tempo, busca emprestar à bicicleta toda a nobreza e prestígio simbólico atribuídos ao cavalo, sugerindo elegância, status social e distinção.

De forma análoga, em Moçambique, a palavra *burra* é usada de forma corrente para denominar a bicicleta por sua função utilitária e resistência (LOPES; SITOE; NHAMUENDE, 2002).

Embora semanticamente os termos remetam ao veículo, é inegável que a raiz etimológica demonstra um contexto em que a bicicleta assume uma característica de artefato tecnológico substituto ao animal para deslocamentos ou transporte de cargas.

Fenômeno semelhante ocorre no idioma alemão com a palavra *Drahtesel*, usada coloquialmente para se referir à bicicleta. O termo é formado pela junção das palavras *Draht* (arame) e *Esel* (burro), mas apesar do significado, remete apenas à ideia do veículo, e não à imagem de um animal feito de metal. Outro termo, *Stahlross*, significa literalmente "cavalo de aço", e também é usado de forma figurativa para a bicicleta em alemão. Enquanto "burro de arame" é usado de forma cotidiana e tem tom humorístico e jocoso, "cavalo de aço" evoca conotações heroicas, mais ligadas à performance, aventura e representações de prestígio social.

Com sentido distinto de *burra*, a palavra *ginga* também é usada de forma direta e literal em Moçambique; não se trata de uma figura de linguagem, mas do substantivo dado ao veículo na variante do português moçambicano.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

A palavra *ginga* tem raízes africanas e significados amplos e diferentes no português. Seu uso para se referir à bicicleta no contexto moçambicano pode estar ligado à língua banta nianja (chichewa), língua oficial do Maláui, também falada nas províncias moçambicanas de Niassa, Tete, Nampula e Zambézia. A palavra *njinga*, em chichewa, é usada como substantivo para bicicleta. Em kimbundo, outra língua banta, a palavra *jinga* é um sufixo que indica ação contínua ou como advérbio para indicar algo que ocorre sempre, sem cessar (ASSIS JUNIOR, 1941). Já o verbo *kujinga* significa "torcer" ou "virar" em kimbundo. Ambas as acepções podem indicar a origem do uso do termo para designar a bicicleta em Moçambique; tanto pelo movimento contínuo do veículo quanto pela relação com o movimento de giro das rodas e pedais. O fato de tanto o chichewa quando o kimbundo serem línguas bantas faz com que ambos os idiomas partilhem de palavras com significados comuns, o que dá sustentação a hipótese de que houve um processo de empréstimo linguístico do termo e posterior incorporação plena da palavra ao português moçambicano.

Já o termo *keke,* usado na África Ocidental, onde o hauçá e o iorubá são línguas principais, tem origem onomatopeica. O termo iorubá originalmente serve para descrever um som agudo de cacarejar ou o tique-taque do relógio. Por extensão, passou a ser usado como substantivo para bicicleta provavelmente por causa dos estalidos produzidos pelo veículo ao ser pedalado.

Outras formas de nomeação mais gerais também são resultantes de empréstimos linguísticos e/ou adaptações fonéticas. É o caso, por exemplo, da palavra *bicycle,* no inglês, e suas variações como *bicicleta* (português e espanhol), *bicyclette* (francês), *bicicletta* (italiano); que têm origem semântica formada pelo prefixo latino *bi* (dois) e o sufixo grego *kyklos* (roda). O termo também deu origem às palavras *ibhayisekile* (xhosa), *baiskeli* (suaíli), *bhasikoro* (shona), *bisikilēti* (amárico, transliteração de ብስክሌት), *baisikul* (nas variantes do inglês falado na Gambia e Nigéria). Ou ainda *bélo* em algumas regiões do Sahel e *welo* (uolofe), ambas formas derivadas do francês *vélo*.

4. A bicicleta como objeto sociolinguístico

A lista apresentada neste estudo não pretende ser um catálogo exaustivo dos termos usados para designar a bicicleta na África – tarefa colossal e virtualmente impossível diante da diversidade linguística do continente.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

Este estudo teve o objetivo de ilustrar, de forma exploratória, como a nomeação local do artefato participa na construção de significados sociais, simbólicos e culturais atribuídos à bicicleta em contextos específicos no continente africano. Estudos de campo mais amplos e abrangentes podem identificar novas nuances e camadas de significados não captadas neste estudo.

Emerge dos resultados desta pesquisa a conclusão de que a dimensão linguística participa ativamente na construção imaterial do *éthos* da bicicleta em África.

A análise das denominações atribuídas à bicicleta em diferentes contextos da África Subsaariana revelou a recorrência de três grandes eixos interpretativos. O primeiro associa o artefato a referências culturais locais, incluindo elementos da fauna, da paisagem e das línguas vernáculas, evidenciando processos de apropriação simbólica e identificação cultural. O segundo relaciona a bicicleta às suas funções sociais e econômicas, destacando seu papel na ampliação da mobilidade, na geração de renda, no acesso à educação e aos serviços de saúde e na mitigação de dificuldades impostas por contextos de pobreza ou pós-conflito. O terceiro eixo reúne denominações que expressam percepções de prestígio, modernidade ou, em alguns casos, estigmatização social, revelando a diversidade de significados atribuídos à tecnologia em diferentes contextos históricos e culturais.

O objeto empírico deste estudo são as palavras que denominam o artefato bicicleta, mas o objeto analítico não é o léxico em si. As palavras atuam como evidências de processos mais amplos de apropriação tecnológica, construção identitária, mobilidade, status social e relações de poder.

Diante deste cenário, recomenda-se que o estudo do processo de *africanização* das bicicletas passe a contemplar também uma dimensão sociolinguística, para além do artefato material. Incorporar este tipo de análise permitirá um conhecimento aprofundado das representações e associações, significados simbólicos e culturais da bicicleta em suas variações locais, regionais e nacionais no continente africano.

Esta abordagem ampliada pode contribuir diretamente para um melhor planejamento de projetos de intervenção e na formulação de políticas públicas de mobilidade no continente, bem como antecipar e compreender barreiras e resistências culturais em projetos de desenvolvimento focados na mobilidade por bicicletas em África.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

Referências bibliográficas

ACHEBE, Chinua. *O mundo se despedaça*. São Paulo, SP: Companhia das Letras, 2009.

ASSIS JUNIOR, A. De. *Dicionário kimbundu-português, linguístico, botânico, histórico e corográfico. Seguido de um índice alfabético dos nomes próprios*. Luanda: Argente, Santos e Cia. Ltda., 1941.

BARTHES, Roland. *Elementos de semiologia*. São Paulo: Cultrix, 1971.

BUSCHER, Monika; URRY, John; WITCHGER, Katian (EDS.). *Mobile methods*. London New York: Routledge, 2011.

CAMA, Collaboration for Active Mobility in Africa. *CAMA – Collaboration for Active Mobility in Africa*, 2024. Disponível em: https://cama-project.com/. Acesso em: 1 nov. 2024

CYCLE CONNECT. *@cycle_connect | Foto do Instagram*. Disponível em: <https://www.instagram.com/cycle_connect>. Acesso em: 5 maio. 2026.

CYCLE CONNECT. *Annual Impact Report 2025*. Disponível em: https://www.cycleconnect.org/reports/2025_EOY_Report.pdf. Acesso em: 5 maio. 2026.

FLICK, Uwe (ED.). *The SAGE handbook of qualitative data analysis*. Los Angeles London New Delhi Singepore Washington DC: SAGE, 2014.

FURNESS, Zachary Mooradian. *One less car: bicycling and the politics of automobility*. Philadelphia: Temple University Press, 2010.

GEERTZ, Clifford. *A interpretação das culturas*. Rio de janeiro: LTC, 2008.

GILLBT, Ghana Institute of Linguistics, Literacy & Bible translation. *Kasem Dictionary*, 2020. Disponível em: https://www.webonary.org/kasem-gh/. Acesso em: 15 jul. 2025

GRANVILLE-ROSS, Sean. *Doctoral Research Questionnaire,* 2024. Disponível em: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdEg8qF4LzyvrPLivukkliaz1JuSdx5_9BRBbjCjISSwMsDjQ/viewform. Acesso em: 14 abr. 2025.

HAHN, Hans Peter. Global Goods and the Process of Appropriation. *Em*: *Between Resistance and Expansion. Dimensions of Local Vitality in Africa.* Münster: Peter Probst und Gerd Spittler, 2004. p. 211–29.

HAHN, Hans Peter. The Africanized bicycle. *Em*: NORCLIFFE, Glen *et al.* (Eds.). *Routledge Companion to Cycling*. 1. ed. London: Routledge, 2022. p. 388–395.

HYMES, Dell H.; KROEBER, A. L. *Language in culture and society: A reader in linguistics and anthropology*. Harper & Row New York, 1964. v. 7

JUNG, Carl Gustav. *Os arquétipos e o inconsciente coletivo*. Tradução Maria Luiza Appy; Dora Mariana Ferreira Da Silva. Editora Vozes, 2016.

KOZINETS, Robert V.; DOLBEC, Pierre-Yann; EARLEY, Amanda. Netnographic analysis: Understanding culture through social media data. *Sage handbook of qualitative data analysis*, p. 262–275, 2014.

LAKOFF, George. *Women, fire, and dangerous things: What categories reveal about the mind*. University of Chicago press, 1987.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

LOPES, Armando Jorge; SITOE, Salvador Júlio; NHAMUENDE, Paulino José. *Moçambicanismos: para um léxico de usos do português moçambicano*. Livraria Universitária, Universidade Eduardo Mondlane, 2002.

MCBRIDE, Dustin. *Doctoral Research Questionnaire,* 2024. Disponível em: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdEg8qF4LzyvrPLivukkliaz1JuSdx5_9BRBbjCjISSwMsDjQ/viewform. Acesso em: 14 abr. 2025.

MORRIS, Jane. *Short Writings from Bulawayo*. Bulawayo: Ama Books, 2003.

NASCIMENTO, Alexandre Costa. *Mais que um Leão por Dia*. Edição: 1ª ed. Curitiba: Nossa Cultura, 2015.

NASCIMENTO, Alexandre Costa. *Difusão tecnológica e adaptação à mobilidade por bicicletas em África*. Lisboa: ISCTE-IUL, 2018.

NASCIMENTO, Alexandre Costa. Dinâmicas e características do uso da bicicleta em África e os impactos da mobilidade não-motorizada no desenvolvimento económico e social. *Revista AbeÁfrica*, v. 1, n. 1, p. 30, 2019.

NASCIMENTO, Alexandre Costa. *Tecnologias adequadas e inovação em África: o caso da bicicleta na área de mobilidade e transporte*. Lisboa: ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa, set. 2025.

NORRIS, John. *The military history of the bicycle: the forgotten war machine*. Havertown: Pen & Sword Books Limited, 2021.

OKE, Olufolajimi *et al.* Tracking global bicycle ownership patterns. *Journal of Transport & Health*, v. 2, n. 4, p. 490–501, dez. 2015.

PETER, Otto Simon. *Doctoral Research Questionnaire,* 2024. Disponível em: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdEg8qF4LzyvrPLivukkliaz1JuSdx5_9BRBbjCjISSwMsDjQ/viewform. Acesso em: 14 abr. 2025.

PIERCE, Charles S. *Semiotica*. 3. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2005.

RENNE, Elisha P.; USMAN, Dakyes S. Bicycle Decoration and Everyday Aesthetics in Northern Nigeria. *African Arts*, v. 32, n. 2, p. 46, 1999.

SAPIR, Edward. *Language: An introduction to the study of speech*. Courier Corporation, 2004 [1921].

SIMON, David. *Transport and Development in the Third World*. London & New York: Routledge, 1996.

SMETHURST, Paul. *The Bicycle — Towards a Global History*. London: Palgrave Macmillan UK, 2015.

TUZZO, Simone Antoniaci; BRAGA, Claudomilson Fernandes. O processo de triangulação da pesquisa qualitativa: o metafenômeno como gênese. v. 4, p. 19, 2016.

UN ENVIRONMENT. *Global Outlook on Walking and Cycling - Policies & realities from around the world*. Nairobi, 2016.

WBR, WORLD BICYCLE RELIEF. *Distribution - 18 September 2025*. Disponível em: https://www.qhubeka.org/blog/distribution-18-september-2025. Acesso em: 5 maio. 2026.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

WBR, World Bicycle Relief. *2026 Impact Report*. Disponível em: https://worldbicyclerelief.org/wp-content/uploads/2026/04/WBR_2026-FY25-Impact-Report_040326-Digital-Spread.pdf. Acesso em: 5 maio. 2026.

ZAMBIKES, Blog. *YES ITS BAMBOO BIKE*, 28 dez. 2011. Disponível em: https://zambikes.wordpress.com/2011/12/28/yes-its-bamboo-bike-grow-your-ownbike. Acesso em: 1 nov. 2024.

ZAMBIKES, Blog. *Did you know? Zambikes*, 28 abr. 2012. Disponível em: https://zambikes.wordpress.com/2012/04/28/did-you-know. Acesso em: 1 nov. 2024.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

The role of language in the cultural and symbolic appropriation of bicycles in Sub-Saharan Africa

Abstract

This study examines the role of language in shaping the symbolic imaginary and the processes of cultural appropriation of the bicycle in Sub-Saharan Africa. Grounded in the premise that the lexicon used to name the artifact extends beyond its descriptive function, the analysis explores how different denominations reflect historical, social, and cultural layers related to its adoption and use. The research adopts a multidisciplinary approach and mixed methods, combining literature review, document analysis, ethnographic observation in mobile contexts, netnography, semiotic analysis, and interviews with key stakeholders involved in promoting cycling mobility across the continent (CUBOs). The findings demonstrate that language plays a central role in constructing the socio-technical ethos of the bicycle, influencing perceptions of belonging, acceptance, and resistance. The linguistic adaptation of brands and projects, as well as local lexical variations, reveal processes of Africanization that articulate both material and immaterial dimensions of technology. The study concludes that incorporating a sociolinguistic perspective is essential to understanding active mobility dynamics in Africa and to informing culturally sensitive public policies and intervention strategies.

Keywords: bicycle; Sub-Saharan Africa; sociolinguistics; language and culture; technological appropriation; symbolic imaginary.

El papel del lenguaje en la apropiación cultural y simbólica de la bicicleta en África Subsahariana

Resumen

Este estudio investiga el papel del lenguaje en la construcción del imaginario simbólico y en los procesos de apropiación cultural de la bicicleta en África Subsahariana. Partiendo de la premisa de que el léxico utilizado para nombrar el artefacto trasciende su función descriptiva, se analiza cómo distintas denominaciones reflejan capas históricas, sociales y culturales vinculadas a su adopción y uso. La investigación adopta un enfoque multidisciplinario y métodos mixtos, combinando revisión bibliográfica, análisis documental, observación etnográfica en contexto móvil, netnografía, análisis semiótico y entrevistas con actores clave involucrados en la promoción de la movilidad ciclista en el continente (CUBOs). Los resultados evidencian que el lenguaje actúa como un elemento central en la construcción del éthos sociotécnico de la bicicleta, influyendo en percepciones de pertenencia, aceptación y resistencia. La adaptación lingüística de marcas y proyectos, así como las variaciones léxicas locales, revelan procesos de africanización que articulan dimensiones materiales e inmateriales de la tecnología. Se concluye que la incorporación de una perspectiva sociolingüística es fundamental para comprender las dinámicas de movilidad activa en África y para orientar políticas públicas y estrategias de intervención culturalmente sensibles.

Palabras claves: bicicleta; África Subsahariana; sociolingüística; lenguaje y cultura; apropiación tecnológica; imaginario simbólico.

Le rôle du langage dans l'appropriation culturelle et symbolique du vélo en Afrique subsaharienne

Résumé

Cette étude analyse le rôle du langage dans la construction de l'imaginaire symbolique et dans les processus d'appropriation culturelle du vélo en Afrique subsaharienne. Partant du principe que le lexique utilisé pour désigner l'objet dépasse sa fonction descriptive, l'analyse met en évidence comment les différentes dénominations reflètent des dimensions historiques, sociales et culturelles liées à son adoption et à ses usages. La recherche adopte une approche multidisciplinaire et des méthodes mixtes, combinant revue bibliographique, analyse documentaire, observation ethnographique en contexte mobile, netnographie, analyse sémiotique et entretiens avec des acteurs

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026

V. 12, nº 01, jan.-jul., 2026, artigo nº 3201 | claec.org/relacult | e-ISSN: 2525-7870

clés impliqués dans la promotion de la mobilité cyclable sur le continent (CUBOs). Les résultats montrent que le langage constitue un élément central dans la construction de l'éthos sociotechnique du vélo, influençant les perceptions d'appartenance, d'acceptation et de résistance. L'adaptation linguistique des marques et des projets, ainsi que les variations lexicales locales, révèlent des processus d'africanisation articulant les dimensions matérielles et immatérielles de la technologie. Il en ressort que l'intégration d'une perspective sociolinguistique est essentielle pour comprendre les dynamiques de mobilité active en Afrique et pour orienter les politiques publiques et les stratégies d'intervention culturellement adaptées.

Mots-clés: vélo; Afrique subsaharienne; sociolinguistique; langage et culture; appropriation technologique; imaginaire symbolique.

Histórico do artigo:
Submetido em:07/05/2026 – Aceito em: 10/07/2026