



Centro Universitário de Brasília  
Instituto CEUB de Pesquisa e Desenvolvimento - ICPD

**OS EFEITOS DA TECNOLOGIA DE COMUNICAÇÃO DOS APLICATIVOS DE  
CELULAR NA TRANSFORMAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA:  
um estudo de caso da BlaBlaCar**

**Denise Brazão E Silva Pereira\***

**RESUMO**

A mobilidade urbana contemporânea sofre o efeito dos avanços tecnológicos da informação e comunicação, principalmente digital, uma vez que impactam na sua organização e dinâmica trazendo novos significados, ciberespaços e modelos de circulação sustentáveis. Neste contexto, o presente estudo buscou apontar a presença da comunicação digital na mobilidade e acessibilidade no espaço urbano e analisar o impacto causado pelas novas tecnologias, através do estudo do uso do aplicativo de smartphone BlaBlaCar para obter um modelo de mobilidade sustentável. A metodologia adotada foi revisão bibliográfica e pesquisa documental, onde a partir de conceitos de autores foi traçado um panorama geral sobre como a comunicação digital interfere no ambiente urbano. Foram utilizadas fontes de pesquisa secundárias para buscas de informações e dados sobre o aplicativo de celular BlaBlaCar, para a verificação dos efeitos e benefícios do novo modelo de locomoção cujo objetivo é melhorar a qualidade de vida da população. Os resultados obtidos indicam os benefícios do uso de aplicativos de compartilhamento de transporte para o aprimoramento da mobilidade urbana, confirmando seu potencial para promover a melhora do dia a dia da população.

**Palavras-chave:** Comunicação digital. Mobilidade urbana. Ciberespaços. Mobilidade sustentável. Aplicativo de smartphone.

---

\* Trabalho apresentado ao Centro Universitário de Brasília (UniCEUB/ICPD) como pré-requisito para obtenção de Certificado de Conclusão de Curso de Pós-graduação *Lato Sensu* em Marketing Digital, sob orientação da Dra. Joana d'Arc Bicalho Félix.

## 1 INTRODUÇÃO

Mobilidade urbana são as condições oferecidas pelas cidades para garantir os deslocamentos no espaço urbano de um Município, considerando fatores como as pessoas, pedestres, cargas e usuários de transportes coletivos. O planejamento integrado que visa a melhoria da acessibilidade e mobilidade no espaço urbano é a mobilidade sustentável. A questão da mobilidade urbana surge como um grande desafio na atualidade das cidades contemporâneas, em todas as partes do mundo.

Num cenário de crescentes taxas de urbanização, as limitações dos transportes coletivos têm implicado no aumento expressivo de mobilidade centrado no transporte motorizado individual. Esse padrão de mobilidade mostra-se insustentável, tanto no que se refere à proteção ambiental quanto no atendimento das necessidades de deslocamento que caracterizam a vida urbana.

Neste contexto, os avanços tecnológicos têm transformado as formas de locomoção da população apresentando melhoria para a mobilidade urbana. Os smartphones têm apoiado essa nova tendência de modelos de mobilidade utilizando conceitos como tecnologia, compartilhamento e inovação através dos aplicativos para celular.

O objetivo do presente trabalho é apontar como a Comunicação Digital se insere no contexto dos novos modelos de locomoção dentro dos centros urbanos, analisando seus efeitos e benefícios. Primeiramente, é necessário conceituar e caracterizar Comunicação Digital para assim compreender a criação dos ciberespaços e contextualizar a importância da tecnologia móvel na mobilidade urbana. Com propósito de demonstrar os conceitos apresentados, realizou-se um estudo de caso do aplicativo de smartphone BlaBlaCar. E por fim, o trabalho relacionará como os avanços das tecnologias de comunicação buscam melhorar o dia a dia da população.

Para alcançar esses objetivos, foi realizada revisão bibliográfica e pesquisa documental, onde foi traçado um panorama geral sobre como a comunicação digital interfere no ambiente urbano. O objeto de estudo é o aplicativo de celular BlaBlaCar, a partir do qual foram utilizadas fontes secundárias de informações sobre esse aplicativo para realizar uma análise sobre os efeitos e benefícios do novo modelo de locomoção na busca da melhora da qualidade de vida da sociedade.

O desenvolvimento do trabalho foi então estruturado em três seções. Na segunda seção apresenta-se o conceito e as características da Comunicação Digital, bem como suas aplicações e, por fim, o surgimento dos ciberespaços. A seção três proporciona um panorama geral da mobilidade urbana contemporânea e a conceituação de mobilidade sustentável, com as interferências tecnológicas dos aplicativos de smartphone. A seção quatro é um estudo de caso do aplicativo de celular smartphone BlaBlaCar, em que foi realizada uma análise sobre o referido aplicativo, tendo como base o acervo teórico utilizado nas demais seções.

## **2 REDES INVISÍVEIS DE COMUNICAÇÃO**

Segundo a classificação de Marcos Palacios(apud BRAMBILLA,2017), a Internet é o primeiro meio ao mesmo tempo massivo e interativo, tendo se ascendido e popularizado por abarcar o conjunto de novas tecnologias de comunicação mais interativas, mais rápidas e mais populares, além das apropriações sociais que foram e que são geradas em torno dessas ferramentas. Estamos em uma Era de hiperconexão em rede onde transcrevemos nossos grupos sociais e, através do suporte, geramos novas formas de circulação, filtragem e difusão dessas informações.

[...] a aceleração dos processos globais, de forma que se sente que o mundo é menor e as distâncias mais curtas, que os eventos em um determinado lugar têm um impacto imediato sobre pessoas e lugares situados a uma grande distância. (HALL, 2005, p.69).

Os avanços da Tecnologia da Informação, bem como a sequência desse processo, esclarecendo a força econômica e social da nova era da informação ocasionou o surgimento de uma nova estrutura social que Manuel Castells (1999) chama de sociedade em rede:

Esta sociedade em rede é a sociedade que eu analiso como uma sociedade cuja estrutura social foi construída em torno de redes de informação microeletrônica estruturada na Internet. Neste sentido, a Internet não é simplesmente uma tecnologia; é um meio de comunicação que constitui a forma organizativa de nossas sociedades; é o equivalente ao que foi a fábrica ou a grande corporação na era industrial. A Internet é o coração de um novo paradigma sociotécnico, que constitui na realidade a base material de nossas vidas e de nossas formas de relação, de trabalho e de comunicação. O que a Internet faz é processar a virtualidade e transformá-la em nossa realidade, constituindo a sociedade em rede, que é a

sociedade em que vivemos. (CASTELLS, 1999 *apud* KUNSCH, 2006, p. 35).

Nas últimas décadas, os avanços tecnológicos têm provocado mudanças relevantes nos setores público e privado, bem como nos contextos social, político e econômico. Nos processos de desenvolvimento ocasionaram modificações e consequências na democracia e cidadania, convergem para uma sociedade caracterizada pela importância crescente da comunicação digital (PEREIRA; SILVSA, 2010).

A comunicação digital trata da transmissão de informação através de símbolos de sinais elétricos. A transmissão de informação é enviada através de equipamentos eletrônicos que permite a transformação de qualquer linguagem ou dado em uma lógica binária, o valor lógico "1" representado por um pulso de tensão +v e o valor lógico "0" representado por um pulso de tensão - v (RUSCHEL, 1996). As Tecnologias digitais são responsáveis pela forma final que aparece na tela de um dispositivo digital na linguagem que conhecemos (imagem fixa ou em movimento, som, texto verbal), que são lidos por dispositivos variados, que podemos chamar, genericamente, de computadores. Assim, a estrutura que está dando suporte a esta linguagem está no interior dos aparelhos e é resultado de programações que não vemos (RIBEIRO, 2014).

As tecnologia digitais de Informação e Comunicação (TDICs) ampliaram o espectro de possibilidades no campo de comunicação social. As TDICs, assim como as TICs, dizem respeito a um conjunto de diferentes mídias, diferenciando-se pela presença das tecnologias digitais (CORRÊA; DIAS, 2016). Segundo Frade e FERREIRA (2010), o termo tecnologia digital refere-se ao conjunto de 'veículos de linguagens' que tem como objetivo desempenhar diferentes interesses e propósitos para a comunicação humana, utilizando mídias informacionais e comunicacionais de acordo com o público alvo.

Sendo assim as características intrínsecas da comunicação digital são uma tripla integração ou convergência. A primeira se refere à convergência de formatos e linguagens oral, visual e tátil, permitindo recombinações e hibridismos de ilustrações, fotos, sons, músicas, animações, filmes e vídeos, gerando a integração de todo tipo de texto. As outras convergências pautam-se nos suportes materiais e de interações sociais. Essas convergências estimulam os sentidos (auditivo, visual e tátil), e fazem

emergir práticas de comunicação que possibilitam à criação, a apropriação, a recombinação e o compartilhamento de textos híbridos e seu compartilhamento por meio de diferentes suportes e plataformas. Incorporam as características-chave da comunicação nos meios digitais: a intertextualidade que potencializa o uso de imagens, sons, músicas e texturas, multiplicando assim os signos da mediação, explorando a rica experiência sensorial humana, possibilitando o usuário interagir com a informação disponibilizada no meio digital (OLIVEIRA, 2015).

A convergência das tecnologias digitais possibilita que os processos administrativos e comunicacionais ganhem espaço nas ações organizacionais, uma vez que contribuem para ações de marketing inovadoras e ter mais eficiência, eficácia e efetividade nas gestões administrativas (CHAMUSCA; CARVALHA, 2011).

A estratégia comunicação digital é o processo de alinhamento e integração à estratégia global de Comunicação, acrescidos das especificidades dos diferentes públicos diante dos meios digitais e um delineamento claro do ambiente da empresa em seu espectro de atuação. Martin (apud CORRÊA, 2005, p.106) afirma que toda e qualquer estratégia de presença digital de uma empresa deve partir de um conceito claro do que é a internet para o negócio:

Internet não deve ser considerada apenas mais um meio de comunicação. Ela é o sistema de circulação da nova economia[...] a armadilha que geralmente vemos é confundir a tecnologia e o que ela possibilita através da internet com as necessidades do mercado. A internet é um meio para um fim e não um fim em si mesma. Reconhecer essa diferença é igual à compreensão da sociedade sobre o telefone, que se tornou uma aplicação fundamental por facilitar a comunicação e não porque era apenas uma inovação tecnológica.

Seguindo essa linha de raciocínio, as novas tecnologias promovem maiores possibilidades para melhorar desempenho econômico. Lopes (2009, p.999) ressalta que “a produtividade, a inovação contínua e a mudança tecnológica são consideradas como os principais catalisadores locais do desenvolvimento econômico regional”. Para que se torne significativa, O desempenho das TDICs se ajusta com os padrões existentes das interações humanas num sistema social específico. Corrêa (1994,p.63) faz uma análise desta competência social:

deve avaliar os valores culturais face aos conteúdos gerados pelas novas mídias e, fechando o círculo, avaliar o impacto das mídias nos valores culturais[...] com isso, os determinantes das tecnologias de informação estão absolutamente relacionadas às questões culturais, seus valores e

seus recursos, diferenciando, ou melhor, ampliando o conceito de processo de inovação tecnológica, e da formulação de sua estratégia.

Pode se concluir que os avanços tecnológicos digitais de comunicação e informação e os avanços da microeletrônica contribuíram para surgimento de uma sociedade tecnológica. Quando as novas tecnologias são introduzidas socialmente alteram as qualificações profissionais e a maneira como as pessoas vivem cotidianamente, trabalham, informam-se e se comunicam com outras pessoas e com todo o mundo (KENSKI, 2011, p.22).

Para Lévy (1999, p.32), “as tecnologias digitais surgiram, então, como a infraestrutura do ciberespaço, novo espaço de comunicação, de sociabilidade, de organização e de transação, mas também novo mercado da informação e do conhecimento”. Desse modo, os ciberespaços são os espaços onde as redes digitais de comunicação atuam no espaço físico e trazem melhorias para vários setores da sociedade, facilitando as comunicações, diminuindo as distâncias existentes.

## **2.1 Ciberespaço**

O termo ciberespaço foi criado ,em 1984, pelo escritor norte-americano Wiliam Gibson que o designou para todo o conjunto de rede de computadores nas quais circulam todo tipo de informação. É o espaço não físico constituído pelas redes digitais. Segundo Lévy (1999), o ciberespaço de Gibson tornou a "geografia móvel da informação", normalmente invisível, em algo sensível. Lévy tece o seu conceito: O ciberespaço habita no espaço do saber e lá inventa sua própria língua, constrói seu próprio universo e cria formas diferentes de se comunicar, de trabalhar, de viver. Incluindo aí todos os sistemas de comunicação eletrônica que transmitem informações oriundas de fontes digitais ou que sejam destinadas à digitalização.

[...] É o novo meio de comunicação que surge da interconexão mundial dos computadores. O termo especifica não apenas a infra-estrutura material da comunicação digital, mas também o universo oceânico de informações que ela abriga, assim como os seres humanos que navegam e alimentam esse universo (LÉVY, 1999, p. 17).

Ao se basear nas relações sociais estabelecidas na interseção do espaço físico com o ciberespaço, Carvalhal (2008) conceituou ciberterritório como produto do ambiente de acesso universal, interligado de forma inseparável da relação do homem com os espaços territoriais, conforme já observava Haesbaert (2004), pois

só é possível acessar o ciberespaço a partir de um espaço físico coberto por uma “camada digital” que lhe permita o acesso.

O contexto retórico do ciberespaço ou das redes digitais transforma completamente o fator referencial de espaço. Ao serem ativadas e/ou desativadas, essas redes modificam o ciberterritório e o reconfiguram, tanto o espaço infocomunicacional quanto o físico, uma vez que essa reconfiguração pode dar novo significado para o espaço físico e para o usuário que aí convive e circula. Por esse motivo o ciberterritório vive em constante estado de metamorfose, que devido o seu caráter transitório se denominará metamorfose inconstante (CHAMUSCA, 2011).

Dessa forma, O mundo virtual começa a se implantar e se construir no mundo real e interferir pelas relações humanas nos espaços em que vivemos, a conectá-los, a separá-los, a articulá-los, a endurecê-los, a neles introduzir novos objetos, a deslocar as intensidades que os estruturam, a saltar de um espaço a outro (LÉVY, 1999,p.126). Eis o surgimento do ciberespaço, eis a casa da cibercultura.

De acordo com Lévy (1999, p. 17) “a cibercultura é o conjunto de técnicas (materiais e intelectuais), de práticas, de atitudes, de modos de pensamento e de valores, que se desenvolvem juntamente com o crescimento do ciberespaço”. Por sua vez, Lemos (2010) entende que Cibercultura é uma forma sociocultural que modifica hábitos sociais, práticas de consumo cultural, ritmo de produção e distribuição da informação, criando novas relações no trabalho e no lazer, novas formas de sociabilidade e de comunicação social a partir do desenvolvimento e uso das Tecnologias Digitais.

Nesse sentido, é importante observar que o cidadão contemporâneo não tem fronteiras, vive em um mundo plano, em que, conforme Santos e Silveira (2001), a informação e o conhecimento têm um papel essencial na reorganização produtiva do território e nas suas especializações. Os habitantes da cidade são possuidores de ferramentas e dispositivos como celular, smatphones, tablets e laptops e a sua presença maciça na paisagem urbana dão, de forma visível, a verdadeira dimensão da onipresença dessas redes na atualidade. (BRAMBILLA, 2011)

O contexto tecnológico contemporâneo produziu a possibilidade real de manter pessoas e instituições em comunicação enquanto essas estão em movimento pela cidade. A mobilidade oferece a esse cidadão envolvido neste tipo de cultura de participação e colaboração, a possibilidade de intervenção efetiva no seu

espaço de convivência dentro da cidade, através de diversas formas de anotações urbanas por meio do uso dos seus dispositivos móveis nos ciberterritórios.

Atualmente vêm se destacando a utilização de smartphones que são telefones móveis capazes de se conectar com redes de dados para acesso à internet e principalmente seus aplicativos que são "aplicação de software", ou seja, ferramentas de suporte para atender as necessidades mais diversas da maioria dos utilitários. Pois estes têm apresentado opções de soluções para os problemas cotidianos das grandes cidades como exemplo a mobilidade urbana.

### **3 MOBILIDADE URBANA**

A mobilidade é um atributo associado à cidade, e corresponde às condições oferecidas pelas cidades para garantir o deslocamento de pessoas e bens na área urbana. Esta traduz as relações dos indivíduos com os objetos e meios e meios empregados para seu deslocamento e com os demais indivíduos que integram a sociedade, como a integração das pessoas, pedestres, cargas e usuários de transportes coletivos. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006).

As cidades não estão preparadas para receber um grande fluxo de pessoas e atender as demandas sociais, de forma que é de se esperar alguns impactos negativos, como o colapso do sistema de transportes, os congestionamentos no trânsito, o aumento de processos erosivos, os assoreamentos dos rios e a impermeabilização do solo como fatores desencadeantes das inundações, a proliferação de habitações subnormais, a ocupação de áreas de proteção ambiental, etc. (CARMONA, 2015).

O EUROFORUM (2007) enfatizou a necessidade das cidades darem suporte à mobilidade de forma a cumprir sua função social e proporcionar crescimento econômico, ao mesmo tempo em que devem buscar limitar o crescimento do tráfego motorizado e seus impactos negativos sobre as pessoas e sobre o meio ambiente. O planejamento integrado que visa esse crescimento integrado é a mobilidade sustentável. (COSTA, 2008)

A mobilidade sustentável prioriza os meios de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, para assegurar um ambiente que seja saudável, ecologicamente sustentável e de forma socialmente inclusiva. O padrão de

mobilidade atual mostra-se insustentável para a necessidade de deslocamento que caracterizam a vida urbana. Neste contexto, os avanços tecnológicos têm transformado as formas de locomoção da população apresentando melhoria para a mobilidade urbana. Os smartphones têm apoiado essa nova tendência de modelos de mobilidade utilizando conceitos como tecnologia, compartilhamento e inovação através dos aplicativos para celular.

## **2.1 Mobilidade Virtual para a melhora do dia a dia**

No século XXI, o desenvolvimento das tecnologias de informação e comunicação tem entrado de forma sistemática no cotidiano das pessoas trazendo consigo novas formas de significar as relações sociais, políticas e urbanas. Aos poucos as atividades cotidianas se encontram cada vez mais dependentes das redes de comunicação e os serviços infocomunicacionais disponíveis tem uma grande influência na qualidade de vida (ABREU, 2004). Nesse movimento, na formulação, produção e circulação do conhecimento são importantes os conceitos como globalização, mobilidade, acessibilidade e sociedade em rede.

Em decorrência dessa relação entre a mobilidade e a sociedade em rede, espera-se que as ferramentas das tecnologias de informação sejam capazes de conectar diferentes espaços-tempos urbanos no mundo globalizado. As relações políticas e sociais são uma rede articulada de relações, que faz com que a capacidade de mobilidade através das tecnologias permita que o sujeito locomover-se, fragmentar-se, misturar-se, ou melhor, estar em diferentes espaços concomitantemente (DIAS, 2011) através da relação espaço urbano/espaço digital.

Os modelos de acessibilidade e mobilidade são caracterizados quando se define a cidade a partir de duas premissas básicas. A primeira, a partir do modo de vida urbano e suas características culturais ou sociais específicas, e a segunda, pelas funcionalidades do espaço urbano e trocas econômicas. Nessa conceituação, define a "cidade de jure" como estrutura geopolítica definidora às realidades físicas ou socioeconômicas que são abordadas através de uma definição morfológica ou funcional (MAGALHÃES, 2014).

Segundo Dias (2011), as cidades atuais transformam-se de acordo com as práticas dos sujeitos no espaço urbano. Uma dessas práticas é provocada pela inclusão dos modos digitais de significação, promovidos pelo uso de equipamentos

tecnológicos e instrumentos como a internet. Nessas condições, o domínio das tecnologias de comunicação e informação e o uso cada vez mais frequente da internet incrementam os deslocamentos virtuais pela população, possibilitando ocupar respectivamente dois espaços distintos: o espaço físico e o espaço digital. Além de consolidar um novo ciclo de conectividade mobilidade no espaço urbano promover um novo modo de viver nas cidades.

Os modelos de acessibilidade, predominante o uso intensivo do automóvel, são estimuladores de uma matriz energética dependente do uso de combustíveis fósseis (diesel, gasolina e gás). Cabe observar que as emissões produzidas pelos transportes, se comparadas a outros setores urbanos, já atingem proporções preocupantes na contribuição para o chamado "efeito estufa". Em São Paulo, segundo o Relatório Global para Assentamentos Humanos - UN Habitat 2011, o setor contribui em 60% da emissão total.

Particularmente, na medida em que as aglomerações crescem e os modelos incrementam o uso dos veículos automotores, acabam estimulando o surgimento de alternativas e uma nova sensibilidade dos usuários do sistema urbano, consolidando uma nova "Cultura da Mobilidade". Enquanto a circulação de veículos individuais são onerosos e menos atrativos, tanto social como economicamente, a tendência é a ênfase na mobilidade sem carro. Esta mobilidade promove novos valores na apropriação do espaço urbano e proporciona maior sustentabilidade ambiental nas cidades. Essa atratividade pode estimular a mobilidade sem carro o que, no entanto, requer mudanças não só nos hábitos e valores culturais da mobilidade, como também nos investimentos em transporte público acessível e novas tecnologias de acesso, que acabam por alterar o modo de vida.

Segundo a União Internacional dos Transportes Públicos (UITP), estudos feitos nas capitais de países da União Europeia apresentam que a combinação de transporte público de alta capacidade e o compartilhamento de carros e caronas poderia remover até 65 de cada 100 carros nos horários de pico.

"Nos últimos sete anos, temos visto novas formas de utilizar os carros, graças aos smartphones, apoiados pela tendência emergente para uma economia de colaboração e participação de investidores", declara Fabienne Herlaut, especialista em mobilidade inovadora, no último relatório anual da UITP. "Esses serviços ajudam a tirar a pressão do transporte público sobrecarregado em determinados momentos do dia. Eles também cobrem áreas e viagens que não são servidos pelo transporte público", acrescentou.

A nova realidade deve ser retratada nos modelos prognósticos de transporte, principalmente os modelos comportamentais, observando os incrementos de mobilidade produzidos pelos aplicativos para celular e outros avanços tecnológicos têm transformado as formas de ir e vir da população que orientam esta nova capacidade de usar o espaço e a circulação nas Megacidades. Com o desenvolvimento destes podem ser grandes aliados na melhoria da mobilidade urbana:

A internet móvel nos permite cada vez mais acessar, de qualquer lugar, televisão, rádio, e-mail, MSN, sites, serviços públicos, até mesmo realizar transações bancárias. Hoje, com a internet é possível clicar sobre ícones e nos movermos de um lugar a outro. Assim, as Novas Tecnologias de Comunicação e Informação constituem um elemento importante da urbanidade, pois elas fazem parte da circulação e experimentação do/no espaço (DIAS, 2011, p16).

A questão dos modelos de acessibilidade, com o incremento de atrasos e congestionamentos, incapazes de dar suporte à vida nas grandes cidades, gerando preocupações relacionadas ao meio ambiente, à economia urbana, à saúde pública e à sociabilidade. A utilização e o acesso crescente a celulares mostra o potencial dessas novas ferramentas, sobretudo as de compartilhamento de carros, bicicletas e caronas, para criar cidades inteligentes e mais conectadas. Essa nova cultura, tem avançado com a oferta de soluções tecnológicas de conexão à rede, que resultarão em uma mudança paradigmática à ciência dos transportes.

As cidades, enquanto aglomerados de pessoas, produtos e atividades, constituem um dos maiores desafios de sustentabilidade dos dias atuais. A mobilidade sustentável tem que ser parte de uma abordagem integrada de políticas de acessibilidade que atendam as questões sociais, econômicas e ambientais. A redução de congestionamento é importante para promover saúde no meio urbano. Mas não somente pela redução das emissões de CO<sub>2</sub>, poluição e ruídos, é também pela condição de oferecer aos cidadãos a possibilidade de reconquistar a cidade (MAGALHÃES, 2014).

A perspectiva de produção dos benefícios produzidos pela mobilidade virtual, além de permitir uma melhor realocação dos tempos de viagens, reduz custos de transportes, elimina movimentos poluidores e melhora as condições de vida dos usuários do sistema urbano.

#### 4 ESTUDO DE CASO NA BlaBlaCar

Segundo Dias (2011), as cidades atuais transformam-se de acordo com as práticas dos sujeitos no espaço urbano. Uma dessas práticas é provocada pela inclusão dos modos digitais de significação, promovidos pelo uso de equipamentos tecnológicos e instrumentos como a internet. Para identificar as prováveis interferências da Comunicação Digital no setor da mobilidade urbana, o foco estabelecido se pautou no aplicativo de smartphone BlaBlaCar, com o objetivo de medir os benefícios que a comunicação digital pode trazer para a melhoria da mobilidade urbana aplicando o conceito de Comunicação Digital e desenvolvimento sustentável.

O aplicativo BlaBlaCar, que foi criado em 2006 na França, está presente em 20 países, incluindo o Brasil. Ele é um mediador de caronas rodoviárias que conecta motoristas que têm lugares vagos em seus automóveis com pessoas interessadas em dividir os custos de viagens previamente programadas pelo aplicativo ou site da BlaBlaCar. Já é o maior aplicativo de caronas entre cidades do mundo com mais de 35 milhões de usuários. E, como o nome BlaBlaCar sugere, a ideia é favorecer a socialização. Há filtros para facilitar as preferências de cada um. Em seus perfis, os membros podem se definir como “Bla”, “BlaBla” ou “BlaBlaBla”, de acordo com a vontade de bater papo durante o trajeto (BLABLACAR, 2017).

O interessado em pegar uma carona através do BlaBlaCar precisa baixar o aplicativo, que é gratuito, em um celular Android ou iOS. O próximo passo, no caso do motorista é inserir a origem, destino, e publicar a viagem. Sendo passageiro, só é necessário inserir seus pontos de partida e chegada, a data desejada, e escolher um condutor. Se houver dúvidas sobre a carona, o usuário poderá perguntar ao condutor antes de reservar. No momento em que a reserva online é efetuada, o condutor é notificado imediatamente e o passageiro recebe o seu número de celular para combinar os últimos detalhes. Por fim, o valor combinado da participação deverá ser pago ao condutor durante a carona, de preferência trocado.

**Bla Bla Car**  
Caronas de confiança

**BlaBlaCar Caronas de Confiança**  
BlaBlaCar

**INSTALAR**

Mais de 10.000.000 downloads

4,3  
573.393

Turismo e local Semelhantes

App de caronas entre cidades: economize até 70%!

[LER MAIS](#)

Confira o perfil dos membros

Indo... Divida se

Bem-vindo à

# Bla Bla Car

Conectamos condutores com lugares vazios no carro a passageiros que viajam para o mesmo lugar.

[Como funciona >](#)

**Você pode oferecer uma carona...**

Não viaje sozinho: ofereça uma carona para outras pessoas e economize!

Próximo >

**Bla Bla Car**

**Ou procurar uma carona...**

Viaje pelo Brasil por valores acessíveis, mesmo de última hora!

São Paulo	R\$ 15
Campinas	
São Paulo	R\$ 60
Rio de Janeiro	
Rio de Janeiro	R\$ 25
Juiz de Fora	

Próximo >



### Preferencias de viaje

Conversación:	<input type="radio"/>	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>
Fumar en el coche:	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Mascotas:	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Música:	<input checked="" type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
<input type="button" value="Validar"/>			

O aplicativo tem ferramentas para garantir a confiança e segurança. Para se cadastrar, tanto os motoristas quanto os passageiros, é preciso usar um perfil pessoal do Facebook e passar informações como CNH ou RG, que são analisadas e verificadas pela BlaBlaCar. É também possível fazer e consultar as avaliações e comentários realizados pelos membros BlaBlaCar após as caronas. Boas avaliações mostram que um membro é confiável e recomendado pela comunidade, criando uma

reputação que ajudará os futuros interessados a fazer suas escolhas. Além disso, o condutor também é avaliado sobre a qualidade da condução de forma anônima. Contudo, este retorno não será diretamente visível para ele. Apenas após algumas avaliações anônimas recebidas que uma média será exibida no perfil do condutor. Esse retorno é muito útil para reforçar a confiança, segurança e fiabilidade das caronas na BlaBlaCar. (BLABLACAR,2017).

A distinção que torna o desempenho mais significativo dessa TDIC é que ela se adéqua ao contexto social (CORRÊA, 1994). O surgimento da empresa veio em momento oportuno pela crise econômica, na qual a elevação dos preços dos combustíveis faz se sentir no bolso das famílias. "A situação da economia brasileira de certa forma acaba se alinhando com os objetivos da BlaBlaCar para o país", afirmou o diretor-geral da companhia para o Brasil, Ricardo Leite. Acrescenta também que "O Brasil tem uma frota de 50 milhões de carros, tem vários centros urbanos, 100 milhões de usuários em redes sociais, gasolina cara em relação à renda. Com isso, a expectativa de se pagar a operação brasileira é muito grande". (G1, 2015)

O BlaBlaCar promove maiores possibilidades para melhorar desempenho econômico, O que o distingue dos outros serviços de transporte de passageiros por particulares intermediados por empresas online é que esta não visa obter lucro. Quem oferece carona não está proporcionando serviço de transporte por demanda, a viagem irá acontecer de qualquer maneira e "assim, todo mundo sai ganhando: pois "o serviço é uma forma de repartir os custos e viajar com uma companhia ao lado, além de fomentar a economia compartilhada" (GOOGLEPLAY, 2017): "o motorista tem parte de seus custos recuperados e o viajante gasta muito menos que uma passagem e ainda viaja com mais conforto, podendo até fazer novas amizades" (TECMUNDO,2016).

As cidades, enquanto aglomerados de pessoas, produtos e atividades, constituem um dos maiores desafios de sustentabilidade dos dias atuais. A mobilidade sustentável prioriza os meios de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, para assegurar um ambiente que seja saudável, ecologicamente sustentável e de forma socialmente inclusiva. A redução de congestionamento é importante para promover saúde no meio urbano não somente pela redução das emissões de CO<sub>2</sub>, poluição e ruídos, mas também pela condição de oferecer aos

cidadãos a possibilidade de reconquistar a cidade (PHILIPP, 2013 apud MAGALHÃES, 2014).

Na medida em que as aglomerações crescem e os modelos incrementam o uso dos veículos automotores, acabam estimulando o surgimento de alternativas e uma nova sensibilidade dos usuários do sistema urbano, consolidando a cibercultura que é uma forma sociocultural que modifica hábitos sociais, práticas de consumo cultural, ritmo de produção e distribuição da informação, criando novas relações no trabalho e no lazer, novas formas de sociabilidade e de comunicação social a partir do desenvolvimento e uso das Tecnologias Digitais (LEMOS, 2010).

Esta promove novos valores na apropriação do espaço urbano e proporciona maior sustentabilidade ambiental nas cidades. Mas requer mudanças não só nos hábitos e valores culturais da mobilidade, como também nos investimentos em transporte público acessível e novas tecnologias de acesso, que acabam por alterar o modo de vida. Segundo a União Internacional dos Transportes Públicos (UITP), estudos feitos nas capitais de países da União Europeia apresentam que a combinação de transporte público de alta capacidade e o compartilhamento de carros e caronas poderia remover até 65 de cada 100 carros nos horários de pico.

Os números da BlaBlaCar apontam que ocorrem mais de 2 milhões de viagens compartilhadas por mês, no mundo. De acordo com a UITP, mais de 17 milhões de usuários de sistemas de compartilhamento de caronas foram registrados na Europa em 2014. A estimativa da UITP é de que esse número duplique até 2020. Outro impacto da ferramenta no mundo na questão da mobilidade e o meio ambiente: mais de 20 milhões de membros, 15 milhões de downloads e cerca de 1 milhão de toneladas de CO2 poupadas nos últimos 12 meses no ar. A ocupação média por automóvel é de cerca de três pessoas. (O DIA, 2016).

**Bla Bla Car**

**A MAIOR COMUNIDADE GLOBAL DE COMPARTILHAMENTO DE VIAGENS CHEGOU AO BRASIL**



**20,000,000**  
DE MEMBROS



MAIS DE  
**26,000,000**  
DE AVALIAÇÕES FEITAS



**47,000,000**  
DE CONEXÕES

entre pessoas que não se conheciam



**1,000,000**  
DE TONELADAS DE CO2

Nos últimos dois anos, os membros da BlaBlaCar economizaram mais de um milhão de toneladas de CO2



**ECO**

**PRESENTE EM 20 PAÍSES**

França, Espanha, Inglaterra, Itália, Polónia, Hungria, Croácia, Sérvia, Romênia, Alemanha, Bélgica, Índia, México, Holanda, Luxemburgo, Portugal, Ucrânia, Rússia, Turquia e Brasil.



MAIS DE  
**15**  
MILHÕES



de downloads do aplicativo para celular (iPhone + Android)

App Store

Google play

BlaBlaCar, 2015 ©



Facebook



LinkedIn



Twitter

Diante do exposto ao longo do estudo, apontam-se os benefícios produzidos pela mobilidade urbana com interferência da tecnologia virtual para melhor realocação dos tempos de viagens, redução dos custos de transportes, eliminação dos movimentos poluidores e aprimoramento das condições de vida dos usuários do sistema urbano através do referencial teórico. Aponta-se assim, que o uso de aplicativos de mobilidade é uma ação com potencial para aprimorar o modelo de mobilidade urbano atual e o tornar mais sustentável, tendo em vista que as pessoas os aderem.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Diante do exposto nesta pesquisa, foi possível concluir que nas últimas décadas a Comunicação Digital tem provocado mudanças relevantes para surgimento de uma sociedade tecnológica, que é caracterizada por manter pessoas e instituições em comunicação por redes digitais. Dessa forma, o primeiro objetivo da presente pesquisa foi contextualizar essa transformação, permitindo compreender que o mundo virtual começa a se implantar e se construir no mundo real, que é o ciberespaço, e interferir pelas relações humanas nos espaços em que vivemos, ou seja, a cibercultura.

O contexto tecnológico atual possibilita ao cidadão envolvido neste tipo de cultura de participação e colaboração, o poder de intervenção efetiva no seu espaço de convivência dentro da cidade por diversas formas de anotações urbanas por meio do uso dos seus dispositivos móveis. Nesse panorama geral foi abordada, como objetivo específico deste trabalho, a mobilidade urbana e como as tecnologias digitais têm apresentado novas formas de locomoção da população. Assim, foi proposta uma mobilidade urbana sustentável, que prioriza os meios de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, para assegurar um ambiente saudável, ecologicamente sustentável e socialmente inclusivo.

Com o objetivo geral de apontar como a Comunicação Digital se insere no contexto dos novos modelos de locomoção dentro dos centros urbanos, foram analisados seus efeitos e benefícios. Não há dúvida do fato que os aplicativos geram mudanças na mobilidade urbana para melhorar a realocação dos tempos de

viagens, redução dos custos de transportes, eliminação dos movimentos poluidores e aprimoramento das condições de vida dos usuários.

Por meio do Estudo de caso da empresa BlaBlaCar, pode-se medir os resultados da utilização dessas tecnologias. Nesse sentido, mostrou-se que o mencionado aplicativo, que conta com mais de 20 milhões de membros e 15 milhões de downloads, poupou cerca de um milhão de toneladas de CO<sub>2</sub> lançadas no ar nos últimos 12 meses.

Tendo em vista esses resultados, esses aplicativos mostraram-se uma solução viável para os problemas decorrentes da globalização. Com isso, propõem-se futuros estudos sobre esse tema, que tem grande relevância para a qualidade de vida das pessoas, e sobre o papel do profissional de comunicação no desenvolvimento desses projetos. Também sugere-se a aplicação de uma pesquisa quantitativa sobre o uso e adesão do aplicativo BlaBlacar em Brasília.

# THE EFFECTS OF COMMUNICATION TECHNOLOGY OF MOBILE APPLICATIONS IN THE TRANSFORMATION OF URBAN MOBILITY:

a case study of BlaBlaCar

## ABSTRACT

Contemporary urban mobility has been feeling the effect of technological advances of information and communication, mainly digital, since they impact on its organization and dynamics, bringing new meanings, cyberspace and sustainable circulation models. In this context, the present study searched to point out the presence of digital communication in mobility and accessibility in urban space and to analyze the impact of new technologies by analyzing the use of the BlaBlaCar smartphone application to obtain a sustainable mobility model. The methodology adopted was a bibliographical review and documentary, where from the concepts of authors was outlined an overview of how digital communication interferes in the urban environment and secondary research sources were used to searches for information and data about the BlaBlaCar mobile application, for carry out an analysis on the effects and benefits of the new model of locomotion that aims to improve the quality of life of the population. The results indicate the benefits of the use of transport sharing applications to improve urban mobility, confirming its potential to promote day to day population improvement.

**Key words:** digital communication. urban mobility. Cyberspace. sustainable mobility. smartphone application.

## REFERÊNCIAS

ABREU, Jorge Trindad Ferraz de. O novo “urbanismo” potencial catalisador da lusofonia. In: LEMOS, André (Org.) **Cibercidade: A cidade na cibercultura** – Rio de Janeiro: E – Papers Serviços Editoriais, 2004.

BlaBlaCar. **Viaje em boa companhia**, 2017. Disponível em: < <https://www.blablacar.com.br/>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

BRAMBILLA, Ana. **Para entender as mídias sociais**, 2001. Disponível em : < <http://midiaboom.com.br/leia-mais/livros-ebooks/e-book-colaborativo-para-entender-as-midias-sociais/>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

CARMONA, Paulo. **Curso de Direito Urbanístico**. Bahia: ed. jusPodivm, 2015.

CARVALHAL, Márcia. Perspectivas contemporâneas de território, espaço e democracia. In: **V Seminário Nacional Dinâmica Territorial e Desenvolvimento Socioambiental**. Anais. UCSal, Salvador, ago, 2008.

CASTELLS, Manuel. **A Sociedade em Rede**, São Paulo: Paz e Terra, 1999. Disponível em: < [https://perguntasapo.files.wordpress.com/2011/02/castells\\_1999\\_parte1\\_cap1.pdf](https://perguntasapo.files.wordpress.com/2011/02/castells_1999_parte1_cap1.pdf) >. Acesso em: 12 set. 2016.

CHAMUSCA, Marcello; CARVALHA, Márcia. **Comunicação e Marketing Digitais: conceitos, práticas, métricas e inovações**. Salvador, BA: Edições VNI, 2011.

CORRÊA, Elizabeth Saad, **Comunicação digital: uma questão de estratégia e de relacionamento com públicos**, 2005. Disponível em: < <http://aperipe.com.br/uploads/press/file/1/42-323-1-PB.pdf>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

CORRÊA, Elizabeth Saad, **Jornalismo e competitividade: o caso da Agência Estado**. Tese de doutoramento apresentada junto ao departamento de jornalismo e editoração da ECA-USP. São Paulo: ECA-USP, 1994. Documento mimeografado.

CORRÊA, Hércules; DIAS, Daniela. Multiletramentos e usos das Tecnologias Digitais da Informação e Comunicação com alunos de cursos técnicos. **Trabalhos em linguística Aplicada**, v.55, n.2, p.241-261, 2016. Disponível em: < [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0103-18132016000200241&lng=en&tlng=en#?/](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-18132016000200241&lng=en&tlng=en#?/)>. Acesso em: 25 abr. 2017.

COSTA, Marcela. **Um índice de mobilidade urbana sustentável**. Digital library, São Carlos: Escola de Engenharia de São Carlos, 2008.

DIAS, Cristiane. e-urbano: a forma material do eletrônico no urbano. In: DIAS, C. (Org.) **e-urbano**. LABEURB/NUDECRI, UNICAMP: Campinas, 2011. Disponível em: < <http://www.labeurb.unicamp.br/livroEurbano/index.htm>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

EUROFORUM(2007). **Draft paper State of the Art of Research and Development in the Field of Urban Mobility**. The European Research Forum for Urban Mobility (EUROFORUM). Disponível em: < [http://www.eurforum.net/fileadmin/SoA\\_FinalDraft\\_160207\\_Final.PD](http://www.eurforum.net/fileadmin/SoA_FinalDraft_160207_Final.PD)>. Acesso em: 7 set. 2016.

FRADE, Isabel C. A. S.; FERREIRA, Márcia, H. M. Alfabetização e Letramento em contextos digitais: Pressupostos de avaliação aplicados ao *software* HagáQuê - In: RIBEIRO, Ana E. et al. (Org.). **Linguagem, tecnologia e educação**. São Paulo: Editora Peirópolis. 2010.

G1. **Aplicativo de viagens de carro BlaBlaCar lança operação no Brasil**, 2015. Disponível em: < <http://g1.globo.com/carros/noticia/2015/11/aplicativo-de-viagens-de-carro-blablacar-lanca-operacao-no-brasil.html>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

GOOGLEPLAY. **BlaBlaCar Carona com Confiança**, 2017. Disponível em: < <https://play.google.com/store/apps/details?id=com.comuto&hl=pt>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

HALL, Stuart. **A Identidade Cultural na Pós-Modernidade**. 10. ed. Rio de Janeiro: Ed. DP&A. 2005.

KENSKI, Vani Moreira. **Educação e tecnologias: o novo ritmo da informação**. 8. ed. Campinas, SP: Papirus, 2011.

LEMOS, André. Mídias locativas e territórios informacionais. In: SANTAELLA, Lucia; ARANTES, Priscila (eds). **Estéticas Tecnológicas**. Novos Modos de Sentir. São Paulo: EDUC, 2007, pp. 207-230. Disponível em: < [http://www.facom.ufba.br/ciberpesquisa/andrelemos/midia\\_locativa.pdf](http://www.facom.ufba.br/ciberpesquisa/andrelemos/midia_locativa.pdf)>. Acesso em: 12 set. 2016.

LÉVY, Pierre. **Cibercultura**. Tradução de Carlos Irineu da Costa. São Paulo: Ed. 34, 1999.

LOPES, Maria do Céu Baptista. **Redes, tecnologia e desenvolvimento territorial**. In: CONGRESSO DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL DE CABO VERDE: REDES DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL, 1., 2009.

MAGALHÃES, Clóvis Garcez. **A influência da Comunicação Digital na Mobilidade Urbana**, 2014. Disponível em: < <http://www.lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/118898/000969833.pdf?sequence=1>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Curso Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. **Módulo II: Cidade, Cidadão e Mobilidade Urbana Sustentável**. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades, Brasília, Março, 2006. Disponível em: < <http://www.solucoesparacidades.com.br/wp->

content/uploads/2010/01/40%20-%20Gestao%20Integrada%20mobilidade%20urbana\_MCidades.pdf>. Acesso em: 12 set. 2016.

O DIA. **Aplicativos e tecnologia mudam a mobilidade urbana**, 2016. Disponível em: < <http://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/observatorio/2016-03-01/aplicativos-e-tecnologia-mudam-a-mobilidade-urbana.html>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

OLIVEIRA, Fátima. **Textos, texturas e intertextos**: apontamentos sobre aprendizado e competência na comunicação digital, 2015. Disponível em: < <http://seer.ufrgs.br/index.php/intexto/article/view/50808/34501> />. Acesso em: 25 abr. 2017.

PEREIRA, Danilo; SILVSA, Gislane. As Tecnologias de Informação e Comunicação (TICs) como aliadas para o desenvolvimento, **Caderno de Ciências Sociais Aplicadas, n.10, p.151-174, 2010**. Disponível em : < <http://periodicos.uesb.br/index.php/cadernosdeciencias/article/viewFile/884/891/>>. Acesso em: 25 abril 2017.

RIBEIRO, Ana Elisa F. Tecnologias na educação: questões e desafios para a produção de sentidos. Revista **Práticas de Linguagem**, Universidade Federal de Juiz de Fora - UFJF, Juiz de Fora, v. 4, n. 2, p. 152-158, jul./dez. 2014. Disponível em: <http://www.ufjf.br/praticasdelinguagem> . Acesso em 08 set. 2014.

Santos, Milton; Silveira, Maria Laura. **O Brasil**: Território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2011.

TECMUNDO. **10 aplicativos para você aproveitar melhor as cidades sem usar carro**, 2016. Disponível em: < <https://www.tecmundo.com.br/apps/111178-10-aplicativos-voce-aproveitar-melhor-cidades-usar-carro.htm>>. Acesso em: 25 abr. 2017.

RUSCHEL, Orlando. **Princípios da Comunicação Digital**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 1996.