



# Relaciones de Intercambio en el Tránsito Urbano

*Ricardo Fraiman*  
*Marcelo Rossal*

*“La apuesta es todavía hoy resto de ese derecho y sólo compromete el honor y el crédito y sin embargo hace circular la riqueza.”*

Marcel Mauss

*“Son los individuos reales su acción y las condiciones materiales de vida, tanto aquellas con las que se han encontrado, como las engendradas por su propia acción.”*

Carlos Marx

155

## RESUMEN

Desde 2003<sup>1</sup> los autores vienen trabajando sobre la circulación de las mercancías y su violencia específica. La circulación es central para la Antropología Social: el concepto de hecho social total tiene gran importancia para la disciplina y marca, para algunos autores, los lindes de la misma.

Se sostiene que el tránsito constituye un hecho social total. En función de que estamos frente a un hecho social total es que se argumenta que las políticas públicas a seguir en relación al tránsito deben guiarse por un proceso reflexivo que considere, fundamentalmente, las desigualdades socio-económicas que se ponen en relación en la circulación, ya que a mejores condiciones laborales tendremos menor siniestralidad en el tránsito.

No el actual lugar común académico, sino el lugar común falseado, forzado y apócrifo, pero obstinado al fin, es la certera deriva de las próximas páginas. Pues admitir la discontinuidad de las sociedades contemporáneas respecto de las sociedades “primitivas”, inhibe el uso -para las primeras- de la admirable noción mausseana de *hecho social total*. La relatividad de tal discontinuidad, en cambio es un requisito para ensayar una adaptación de la categoría.

**Palabras clave:** circulación, tránsito, hecho social total, ciudades, políticas públicas

---

1. Proyecto CSIC “Cultura y violencia en el tránsito de Montevideo” (2003-2005); Proyecto Fondo Clemente Estable “Observatorio Social Metropolitano de Tránsito” y proyecto “Incidencia del alcohol en los siniestros de tránsito. Generación de un sistema de información permanente” (2006-2007), trabajo por convenio entre Junta Nacional de Drogas y Facultad de Humanidades y Ciencias de la Educación (OSMET-CEIU), financiado por OEA-CICAD.

## La modernidad: discursos y recorrido

La discontinuidad entre las sociedades llamadas primitivas y la sociedad contemporánea obedecería a un corte. Este corte –según Milner<sup>2</sup> se trataría de un *gran corte*– lleva la forma del acontecimiento. Se podrá discutir si esa unicidad se centra en un nombre –modernidad– o en un sistema de nominaciones y una serie de acontecimientos menores concomitantes (disquisición historiográfica si las hay), que configurarían una nueva “formación discursiva” (Foucault). Es decir, va configurándose un discurso de la modernidad que se propone distinto a todos los discursos anteriores, pero que en alguna medida retoma un logos sobre el cual reposa lo occidental: civilización.

El corte entre discursos (la modernidad es un “corte *mayor*” que afecta a *todos* los discursos compatibles) no es cronológico, pues entre discursos realmente diferentes sólo puede haber corte. Algo así como que ninguna de las proposiciones de uno de ellos es sinónima de ninguna de las proposiciones del otro<sup>3</sup>. Lo que implica que la sincronía no signifique contemporaneidad. Esto lo muestra claro Marc Augé<sup>4</sup>: hasta la *turistización* del viaje, viajar en el espacio era atravesar diferentes tiempos históricos. Enunciados de misma fecha pueden responder a discursos distintos, así como pasar de un campo social a otro puede implicar el atravesar por discursos que responden a la convivencia simultánea –desde el punto de vista de la cronología– de diferentes formaciones discursivas. No es lo mismo el gremio panadero de una pequeña ciudad del interior que las corporaciones de la industria de la alimentación. Responden a lógicas distintas y a formaciones discursivas distintas aunque no dejen todas de estar relacionadas al mismo capitalismo y en relación al mismo campo del poder (Durkheim –que no plantea una discontinuidad radical– señala la convivencia de las solidaridades orgánica y mecánica en la sociedad contemporánea).

156

En especial, un corte cuyo nombre es *antropología* se articula con otros: cierta fase del capitalismo “colonial”, decimonónico. Si esto es cierto, las características del capitalismo, digamos el advenimiento y desarrollo de la burguesía; la axiomática de la ciencia moderna; la necesaria –a efectos administrativos y políticos– autonomización de las instituciones, esclarecen los fundamentos de la antropología. No sólo la necesidad de su fundación y existencia, sino la particular forma de *operar* en su objeto disciplinar. Y aquí habría que señalar cómo avanza a través de un sentido primero, una *totalidad* que busca un fenómeno que no tiene existencia en las sociedades primitivas (porque o no hay mercado, o no hay moneda, o no hay ningún tipo de jefatura institucional) y, de algún modo –básicamente una particularidad (occidental) a través de un proceso metonímico es designada como universalidad– se otorga existencia a *totalidades* primitivas. Lo que ocurrió en esa *operación* es que volvemos –creamos– a tener economía (*totalidad* moderna proyectada) o política, pero ahora estos fenómenos son, por motivos obvios, *multidimensionales*<sup>5</sup> (las sociedades llamadas primitivas no cuentan con una categoría gramatical que signifique separación de economía o política, mucho menos poseen un conjunto de nominaciones entrelazadas de forma compleja como en nuestro caso).

Pero una vez que la antropología ha conformado los distintos modelos etnológicos, disparar con ellos hacia la sociedad contemporánea es la mejor estrategia deconstructiva.

---

2. Milner J. C., 1996 *La obra clara. Lacan, la ciencia, la filosofía*. Buenos Aires: Ediciones Manantial, págs. 83-85.

3. Ver Ob. Cit, págs 87-90.

4. “El viaje imposible. El turismo y sus imágenes”, Gedisa, Barcelona, 1997.

5. La incrustación de Polanyi, la institución dominante de Godelier, el hecho social total de Mauss, todos intentos de explicación de la *multidimensionalidad*.

En otras palabras, (de)mostrar cómo esas *totalidades supuestamente autónomas* (monodimensionales) pueden y deben ponerse en cuestión. Lo extraño es que la antropología haya terminado poniendo en cuestión la existencia de *totalidades*, perdiendo su capacidad crítica; cuando lo que en realidad *había que poner en cuestión* era la *autonomía* de las instituciones modernas. *Por eso la noción mausseana es tan relevante.*

Mostrar totalidades consistentes en las sociedades contemporáneas es de vital importancia para el desarrollo de una antropología que dé cuenta de ellas; quedar atrapados en la dispersión absoluta implica renunciar a la posibilidad de pensar(nos) y por ende a la posibilidad de seguir el camino desnaturalizador que nos ofrecieron los grandes científicos sociales.

## El don mausseano

Ha sido Marcel Mauss quien ha estudiado la distribución del modo más radical: en el intercambio está la base de lo humano. Mauss demostró que en un fenómeno que podría entenderse como meramente económico se anuda el todo social, se pone en acto la multidimensionalidad de lo social. Tres condiciones han sido señaladas como sustanciales a la hora de considerar un hecho social total: su totalidad, su multidimensionalidad y su condición de intercambio (incluyendo el supuesto de que en la base de todo intercambio se halla el don).

Para Pierre Verstraeten, el intercambio-don supone también la destotalización:

*“A la vez inmediata y mediatizada, la reciprocidad se refuerza a través del intercambio: en un mismo movimiento se instauran la totalidad, su destotalización a la espera del intercambio y la síntesis de los dos momentos en el intercambio retribuido.”*<sup>6</sup>

En general se insiste en que Lévi-Strauss convierte al hecho social total -nos referimos a la obligación de dar, recibir y devolver- en mero intercambio. Esta posición *intercambista* implica extraer las reglas que permiten y constituyen la vida en sociedad. En otras palabras, Lévi-Strauss convierte el *movimiento* de personas y cosas en *estructura* (que suele funcionar como un sistema que se auto-reproduce; ejemplo de ello, las estructuras elementales de parentesco). Nada de esto sería grave si no se redujera la multiplicidad de la socialidad humana al Uno del intercambio.

Lévi-Strauss propone su modelo semiológico-comunicacional para tres tipos de intercambio (mujeres, bienes, lenguaje). Si bien la antropología levistrausseana implica -como toda antropología que se precie- una fuerte vocación comparativista<sup>7</sup>, su modelo puesto en las sociedades contemporáneas, reduce al don y al mercado capitalista de mercancías a la noción de intercambio: un Uno que privilegia la obligación de dar por encima de las de recibir y devolver. Y aquí no se trata de abogar, en contra de Lévi-Strauss, por una discontinuidad del don (en términos de las relaciones sociales sólidas que constituiría) y el mercado (con relación a la supuesta debilidad de los lazos sociales que lo componen) que ha sido exagerada por el grueso de la literatura antropológica al respecto, sino de recuperar la triple obligación del dar, recibir y devolver<sup>8</sup>.

6. Lévi-Strauss o la tentación de la Nada en: Lévi-Strauss, Claude, “Problemas del estructuralismo”, Editorial Universitaria de Córdoba, 1967, p. 30

7. Comparando distintos sistemas de comunicación: o sistemas que regulan el mismo tipo de comunicación (Ej.: parentesco en diferentes culturas) o bien sistemas que regulan distintos tipos de comunicación (Ej.: comparación del sistema de parentesco con el sistema económico)

8. Ver Caillé, A. 1998 “Nem holismo nem individualismo metodológicos. Marcel Mauss e o paradigma da dádiva”. En: *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, vol. 13, n. 38.

Suele reprocharse a Lévi-Strauss que su estructuralismo derivara en un “humanismo sin sujeto”. Proponer el don mausseano –para la sociedad contemporánea- permite recuperar al sujeto; evitarle un destino de sumisión a los sistemas significantes.

Mauss rompe con una distinción importante de su herencia durkhemiana: la distinción individuo-sociedad tan cara al *primer* Durkheim. En “El ensayo del don” muestra cómo es el intercambio-don que se da entre hombres de carne y hueso lo que constituye la *totalidad* de la sociedad. Convierte al hecho social en algo distinto de la cosa objetiva durkhemiana –externa, coercitiva–; el don, según Mauss, es libre y gratuito, generoso y obligatorio.

En principio, creemos que el enfoque de Verstraeten tiene la virtud de sustituir la interpretación clásica que el propio Lévi-Strauss se encargó, en la “Introducción a la obra de Marcel Mauss”, de difundir: el corte entre él y Mauss. En el texto de Verstraeten se muestra que en la supuesta “contradicción” –la totalización y la destotalización– puede (re)unirse el desarrollo de Mauss con la interpretación estructuralista levistrausseana. En suma, otorgar un lugar al *sujeto* sin desmedro de la dimensión *simbólica* de los hechos sociales.

## Un hecho social total moderno y capitalista: ideología y don en el tránsito

Si hay totalidad y destotalización, siguiendo a Verstraeten, también debería haber concomitantemente estructuralidad y desestructuración. Pero esta desestructuración no es como aquella que permite el cambio histórico, destotalización que retotaliza en un acontecimiento que reacomoda. El “acontecimiento” del tránsito es el tipo de acontecimiento –desconexión– de más fácil reacomodo de todas las versiones posibles de acontecimiento. Si este fuera dominante (el acontecimiento en el tránsito es sistémico pero excepcional), en cambio, si el corte, si la desconexión se sostuviera en el tiempo, el colapso societal sería total: un hecho social destotalizador que generaría una modificación general de la sociedad considerada. La imposibilidad de la circulación de las cosas sociales significa el fin de toda estructura social; un cambio radical de la misma sería sin dudas un acontecimiento en el sentido del cambio histórico: un hecho social revolucionario.

*“¿Diremos entonces que el acontecimiento sin novedad, producido por un intercambio anómico, sigue siendo cambio? No, en la medida que formando parte de una serie, en sentido histórico, no produce una interrupción significativa. Pero si no hay cambio, ¿será también cierto que no hay novedad? ¿O estaremos en presencia de una novedad de otra naturaleza? El acontecimiento del tránsito hace novedad pues produce valor. Así como en el sistema capitalista el valor de uso y el valor de cambio convergen en el valor-signo (pues los objetos circulan a la manera de mensajes)<sup>9</sup>; las mercancías (bienes y personas) producen un plus-valor de la propia circulación.”<sup>10</sup>*

El hecho social total siempre supone la circulación: pone en circulación toda la sociedad, no hay sujetos a su margen (a excepción, en nuestras sociedades, de los llamados alienados y los presos). La masa de todas las cosas (vueltas mercancía en el circuito del capitalismo) en movimiento –los distintos actos sociales involucrados–, no permite percibir al sujeto, al estar circunscripto contingencialmente a una parte de la totalidad del hecho social. Lo que explica la ceguera del sujeto frente a todo hecho

9. Recordar los planteos de Baudrillard (2002) *Crítica de la economía política del signo*.

10. Fraiman, R. y Rossal, M., Anomía, violencia y accidentalidad en el tránsito, en: Actas de la VII RAM, UFRGS, Porto Alegre, 2007.

social total, condición esta que permite el reinado de la ideología: no hay necesidad de refinamientos simbólicos para invisibilizar la explotación en el ámbito de la circulación de las mercancías.

*“Si uno creyera en el discurso del tránsito, que siempre ha negado su propio recorrido, el accidente constituye una excepción notable: tiene la capacidad, mientras sea dentro de los márgenes del tránsito, de ser en sí. Se dice, por ejemplo: ‘Accidente fatal. Tragedia en Santa Fé: 10 muertos y 40 heridos en un triple choque de micros en la ruta 11’<sup>11</sup>; ‘Accidente frontal entre un auto y un colectivo en Virrey del Pino. Cuatro muertos en un choque’<sup>12</sup>; ‘Accidente en Almagro. Un auto subió a la vereda y la mató’<sup>13</sup> (...) ¿Qué significa todo esto? El accidente no tiene otra capacidad de ser que su capacidad de darse. Se da en alguna otra cosa. Del tránsito sólo podría recibir su sustentación. Y el tránsito podría a su vez recibir de aquél alguna cualidad. Pero en este ámbito, sin embargo, el accidente se vuelve sustancia. Como en líneas generales, está encargado de librar de culpas a la sociedad que lo produce, hace falta servirse de lo siguiente: el accidente no está en el tránsito como un fluido está en otro; el accidente no será tránsito porque la discontinuidad misma no es continuidad. El accidente, en fin, no constituye algo que está fuera de él, para adjetivarlo tras su ocurrencia, sino que construye aquello que llamamos su asunto, y lo hace como evento. Pero este asunto no subsiste fuera de la trama del tránsito. (...) Los elementos sobre los cuales recae la acción tampoco son humanos: ‘...un auto subió a la vereda y la mató’. La misma operación que otorga ánima a lo por definición inanimado, deshumaniza responsabilidades ¿Quién sabe por qué un auto se molestaría en cobrar vida sólo para dedicarse a cobrar muertes? Todo ocurre como si la categoría desplazara y preservase a la desgracia de toda agencia humana.”<sup>14</sup>*

Como corolario, cada elemento sólo es realmente comprensible por medio de su remisión a la totalidad. Y el juego ideológico siempre se relaciona al don: en la inconsciencia irrenunciable de la deuda está la alienación simbólica que nos hace normales: el loco no reconoce deuda alguna. Pero el acontecimiento histórico existe y el *sujeto* histórico (intelectual gramsciano, científico desnaturalizador, sindicalista, político contrahegemónico) aspira a poner las deudas en otro lugar. Este es el juego contrahegemónico por antonomasia: cambiar el lugar de la deuda. La reproducción ideológica es aquella que mantiene a deudores y acreedores en el mismo lugar de la estructura social, enfriando así la irrupción de la historia.

Con el desarrollo de la sociabilidad desacralizada la racionalidad instrumental va tomando cuenta de los diferentes espacios de intercambio social de un modo global y ominoso. Cuando colaboramos técnicamente para una mejora de un protocolo de atención para un siniestro de tránsito, cuando damos opinión en pos de un incremento de la eficacia de los instrumentos técnicos de las instituciones de salud o policial, no hacemos otra cosa que colaborar con el proceso de desacralización de la vida humana y, al mismo tiempo, con un refinamiento del tratamiento simbólico, jurídico, del espacio de intercambio social que fuere. La muerte y el dolor carecen de un tratamiento simbólico que pueda implicar algún tipo de sacralidad: muestra de lo siniestro deshumanizado.

11. ‘Tragedia en Santa Fe: 10 muertos y 40 heridos en un triple choque de micros en la ruta 11’ (2006) En: *Clarín* <http://www.clarin.com/diario/2006/07/18/sociedad/s-03201.htm>

12. ‘Accidente frontal entre un auto y un colectivo en Virrey del Pino. Cuatro muertos en un choque’ (2006) En: *Clarín*. <http://www.clarin.com/diario/2006/07/16/laciudad/h-05901.htm>

13. ‘Accidente en Almagro. Un auto subió a la vereda y la mató.’ (2006) En: *Clarín*. <http://www.clarin.com/diario/2006/07/09/laciudad/h-05605.htm>

14. Fraiman, R. y Rossal, M. Ob. Cit.

En base a lo señalado más arriba, cada corte en lo simbólico no implica, sin embargo, una posibilidad de simbolización novedosa sino un tipo especial de producción de plusvalor. El ominoso proceso de la civilización objetivado en el cadáver que espera su precio ya desde la calzada. Así, se produce plusvalor en la circulación, lo que muestra que la circulación no se encuentra desgajada de la producción ni de ninguna de las formas de (re)producción de lo social.<sup>15</sup>

*“Es menester tomar en serio el plus valor producido por las mercancías en su circulación. No se trata únicamente de discutir la distribución en su sentido material, del tránsito de los bienes de productores a consumidores. No basta simplemente con entenderla en su sentido técnico, como fracciones del producto, ni con analizar sociológicamente la parte proporcional de los consumidores. Algo distinto se enmascara con el accidente (hipérbole de la aleatoriedad, de la naturaleza) y el desarrollo desenfrenado de la auto-movilidad<sup>16</sup> (hipérbole de la artificialidad, de la cultura): la distribución como producción de plus valor; producción dónde la distribución se relaciona consigo misma por el plus valor; relación en dónde ella produce plus-valor de la destrucción del valor.”<sup>17</sup>*

Los mecanismos de explotación no se encuentran exentos de don, es más, haciendo acuerdo con las diferentes teorías sociológicas de desenvolvimiento de la *ratio* occidental, podríamos decir que la formalización crecientemente utilitaria del don, permite su obliteración y, al mismo tiempo, su posibilidad radical de esclarecimiento. Que el don en el tránsito esté absolutamente reglado, contractualidad generalizada, y que en cada iniciativa extracontractual se pueda *dar* la interrupción, la muerte, el gasto excedentario, implica a la posibilidad de esclarecer la imbricación inevitable entre la producción de las mercancías y su circulación, entre la destrucción y el plusvalor.

En cada maniobra, en cada una de las interacciones que ocurren en la cotidiana circulación de las mercancías, su personal debe dar, recibir y devolver atenciones casi absolutamente regladas y en los espacios grises de esta estructura de negro sobre blanco es donde el don se hace consciente e intencional.

Ocurrido el gasto excedentario, producido su plusvalor, será el espacio más radicalmente ideológico del Derecho<sup>18</sup>, el que se encargará de reparar lo irreparable, de revertir lo irreversible, de tratar simbólicamente como si se tratase de sujetos de iguales derechos contractuales a aquellos a los que sistémicamente se redujo al papel de mercancías, y que las empresas de seguros se encargarán de expoliar, “reparando” *qua* cosa productiva (lucro cesante) con la anuencia del Derecho Civil y su ideología asociada. Manteniendo así a la deuda en su lugar.

## Algunas propuestas necesarias

En otro lugar<sup>19</sup> afirmamos que en las sociedades donde el derecho laboral es más protector de los trabajadores la siniestralidad es más baja y la vida humana tiene más valor en el sentido capitalista. De esa manera, podría decirse, con toda la obscenidad que el

15. Fraiman, R. y Rossal, M. Ob. Cit.

16. Véase Urry, J. (2004) “The system of automobilitie”.

17. Fraiman, R. y Rossal, M. Ob. Cit.

18. Recordemos que es del Derecho Civil del cual han ocurrido desprendimientos producto de luchas históricas: el Derecho Laboral es un desprendimiento del Derecho Civil producto de las luchas contrahegemónicas de los trabajadores. La embestida neoliberal quiso generar una regresión histórica con las desregulaciones laborales, las cuales no son otra cosa que una vuelta a la libre contratación: a la esfera del individuo libre que contrata libremente; esta es básicamente la ideología sobre la cual reposa la legitimidad del Derecho Civil.

19. Fraiman, R. y Rossal, M., Ob. Cit

tema habilita: un sueco *vale* más que un uruguayo; y el plusvalor de un siniestro en un país de alta regulación laboral y de las relaciones sociales en general, será un plusvalor negativo<sup>20</sup>. Por lo cual la obra de abatimiento de los siniestros se realiza como parte del mismo esfuerzo estatal por proteger los derechos ciudadanos.

Ahora bien, cuando se propone la necesidad de una fuerte regulación laboral de los trabajadores del tránsito se oponen argumentos, incluso por parte de quienes se dedican a la seguridad vial, totalmente economicistas. La ideología del capitalismo circula irreflexiva en el campo vial. Algunos de sus agentes que son inflexibles a la hora de punir individualmente al infractor: “hay que aumentar las multas”, suelen ser muy cautos a la hora de regular las relaciones laborales en el tránsito: “si los taxistas no pudieran trabajar más de ocho horas se vendría abajo todo el sistema de los taxis”; “si se regulara el trabajo de los repartidores en moto muchos perderían el trabajo”. En tanto que críticos de esta ideología es que proponemos la defensa sustancial de la vida y por ende soluciones “antieconómicas”.

No se puede trabajar doce horas en el tránsito y el trabajo de reparto en motos debe ser regulado estrictamente por el estado en el sentido de marcar fuertemente la relación de dependencia del trabajador: no es admisible la subcontratación de unipersonales en tareas de alto riesgo laboral, puesto que un mayor compromiso laboral entre empleado y empleador aumenta las responsabilidades del empresario, y al aumentar los riesgos potenciales para el empleador se incrementan las posibilidades de prácticas responsables de seguridad.

La especificidad del hecho social que nos ocupa también nos lleva a proponer la necesidad de que las puniciones en el tránsito permitan al infractor un acto reflexivo. La nueva ley de tránsito en discusión parlamentaria<sup>21</sup> mantiene a las infracciones de tránsito fuera de la ley penal, lo cual es básicamente correcto. Sin embargo, no sería mala idea propiciar la existencia de tribunales de faltas con una especialización en tránsito<sup>22</sup>. Al mismo tiempo, los jueces especializados en el tránsito podrían colaborar con el desarrollo creciente de una reflexión jurídica en el sentido de la salvaguarda de los derechos ciudadanos.

161

---

20. Otra analogía válida: los subsidios para los agricultores europeos, las cargas laborales de los trabajadores de la Europa más rica hacen que la riqueza deba obtenerse mediante otras variables distintas a la mera extracción de plusvalor a los trabajadores no calificados: eso funciona en el Tercer Mundo. De la misma forma: un siniestro en Uruguay mueve la economía y las cargas sociales las asumen los contribuyentes financiando a las empresas de seguros, el sistema de salud y seguridad pública. El capital contra el estado y sus contribuyentes. Hay plusvalor; en cambio, en Suecia el plusvalor sería negativo: la muerte de un sueco resulta costosísima para el estado y el capital, y el total de lo asociado a un siniestro lleva a que las cargas negativas impliquen un movimiento económico deficitario. Se podría decir que los límites del capitalismo actual también estarían dados por el posible desarrollo de un reformismo a escala global: el efectivo cumplimiento de los derechos humanos lo amenazaría de extinción.

21. La nueva ley de Tránsito y Seguridad Vial ya tiene media sanción en la Cámara de Representantes desde 2006.

22. Estos tribunales especializados permitirían tomar en cuenta las peculiaridades del tránsito y sus desigualdades específicas: no es la misma punición una multa de 4000 pesos para un señor de renta de 100000 pesos mensuales que para un obrero del volante de 15000; asimismo, los actos de autoritarismo que pudieran ocurrir en el tránsito podrían ser reparados por estos tribunales. La doctora Gaby Lencina, asesora jurídica de la IMM y miembro de la Red de Promoción de la Seguridad Vial, se halla en estos momentos promoviendo la discusión pública acerca de una especificidad jurídica para el tránsito e incluso “juzgados de tránsito”.

## Bibliografía

- Bataille, Georges. *La parte maldita*. Barcelona: Editorial Icaria, 1987.
- Berthoud, Gerald y Sabelli, Fabrizio, "Our Osolete Production Mentality: The Heresy of the Communal Formation". En: *Current Athropology*. Vol 20, N°4, 1979, págs 745-760.
- Caillé, Alain, "Nem holismo nem individualismo metodológicos. Marcel Mauss e o paradigma da dádiva". En: *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, São Paulo, vol. 13, n. 38, 1998.
- Deleuze, Gilles y Guattari, Félix. *Mil Mesetas*. Valencia: Pre-Textos, 2002.
- Fraiman, Ricardo y Rossal, Marcelo, "De las micro-escenas a los macro-dramas. Observación participante y "realidad" social" En: Anuario de antropología social y cultural en Uruguay 2006, S. Romero Gorski (comp.. ed.), Montevideo, Editorial Nordan-Comunidad, 2006.
- Fraiman, Ricardo y Rossal, Marcelo "The itinerant irreversibility: a study of violence in traffic". En: *Engaging Baudrillard*. Universidad de Gales, Swansea, 3-5 de septiembre, 2006.
- Fraiman, Ricardo y Rossal, Marcelo "Anomia, violencia y accidentalidad en el tránsito". En: Actas de la VII RAM, UFRGS, Porto Alegre, 2007.
- Leacock, Seth, "The Ethnological Theory of Marcel Mauss". En: *American Anthropologist*, New Series, Vol. 56, N° 1, 1954, págs 58-73.
- Marx, Karl *El capital. Crítica de la economía política*. México: Fondo de Cultura Económica, 1947.
- Lévi-Strauss, C. "Introducción a la obra de Marcel Mauss". En Mauss, Mauss. *Sociología y Antropología*, Madrid: Técnos, 1972.
- Mauss, Marcel *Sociología y Antropología*. Madrid: Editorial Técnos, 1972.
- Mestrovi, Stjepan, "Durkheim's Concept of Anomie Considered as a "Total" Social Fact". En: *The British Journal of Sociology*, Vol 38, N°4, 1987, págs. 567-583.
- Milner Jean Claude, *La obra clara. Lacan, la ciencia, la filosofía*. Buenos Aires: Ediciones Manantial, 1996.
- Panoff, Michel, "Marcel Mauss's "The Gift" Revisited". En: *Man*, New Series, Vol. 5, N°1, 1970, págs. 60-70.
- 162 Serres, Michel "Discurso y recorrido." En : Levi-Strauss, C. comp. *La identidad*, Barcelona: Ediciones Petrel, 1981.
- Verstraeten, Pierre, "Lévi-Strauss o la tentación de la Nada" en: *Lévi-Strauss, Claude, Problemas del estructuralismo*, Córdoba: Editorial Universitaria de Córdoba, 1967.
- Urry, John. "The system of automobilitie". En: *Journal of theory, Culture and Society*, Sage, Volumen 21, Issue 4, 2004.