

Circular por la vía pública: estudio comparativo de Bélgica y Uruguay

Circulating on Public Roads: A Comparative Study of Belgium and Uruguay

SEBASTIÁN MORENO - ORCID 0000-0003-3551-7117

(pág 33 - pág 42)

RESUMEN. Este artículo aborda las prácticas de circulación por la vía pública desde una perspectiva semiótica. Lo hace comparando algunos aspectos de la señalización vial, las prácticas de circulación y las regulaciones de tránsito en Bélgica y Uruguay. El objetivo es dar cuenta, de manera comparativa, de algunas diferencias entre ambos casos en este tipo de práctica cotidiana. Apoyándonos en los regímenes de interacción propuestos por E. Landowski, estudiamos algunos rasgos de los sistemas significantes asociados a las prácticas de circulación por la vía pública en ambos países, como señales viales diferentes, el poder institucionalizador del reglamento y las prácticas efectivas que se dan en este campo de la vida cotidiana.

Palabras clave: circulación, reglas de tránsito, Bélgica, Uruguay, vida cotidiana.

ABSTRACT. This article examines circulation practices on public roads from a semiotic perspective. It does so by comparing certain aspects of road signage, traffic practices, and traffic regulations in Belgium and Uruguay. The aim is to provide a comparative account of some differences between the two countries regarding this type of everyday practice. Drawing on the interaction regimes proposed by E. Landowski, we examine some of the features of the signifying systems associated with public road use practices in the two countries, such as different road signs, the institutionalising power of regulations, and the actual practices that occur in this sphere of everyday life.

Keywords: Circulation, traffic rules, Belgium, Uruguay, everyday life.

SEBASTIÁN MORENO es Catedrático asociado de Cultura y Sociedad en la Facultad de Administración y Ciencias Sociales de la Universidad ORT Uruguay, donde coordina el núcleo de investigación 'Cultura, Política y Sociedad'. E-mail de contacto: moreno_s@ort.edu.uy

FECHA DE PRESENTACIÓN: 10/03/2026 **FECHA DE APROBACIÓN:** 14/03/2026

1. INTRODUCCIÓN

La vida cotidiana ha sido un fenómeno de interés para investigadores de disciplinas como la historia, la sociología y la antropología (Heller, 1975; Lefebvre, 1972; de Certeau, 1980), desde abordajes que suelen desplazar el foco de los fenómenos sociales macro a los micro y llegan hasta el punto de interesarse por cuestiones que muchos han considerado insignificantes. Sin embargo, como sabemos los semiotistas, lo insignificante rara vez existe (Leone, 2019).

En el marco de los abordajes existentes, el sintagma “vida cotidiana” se utiliza como una unidad de sentido que, al igual que ocurre con las unidades de cualquier sistema de significación (Eco, 2001), adquiere su valor a partir de oposiciones. La calificación de un tipo de vida como *cotidiana* implica que existe otro tipo de vida que no lo es. Así, el *continuum* de la vida se fragmenta en unidades discontinuas, lo que da lugar a dos tipos de experiencias. Estudiar la vida cotidiana consiste en focalizarse en una de ellas, la que se nos aparece como menos interesante porque es la no marcada, es decir, lo que parecería asumirse como trasfondo de la experiencia diaria. La cotidianidad muchas veces se califica de “ordinaria” por oposición a lo extraordinario, que suele concebirse como aquello que quiebra la repetición de la rutina, estableciendo una discontinuidad respecto de la continuidad repetitiva de lo cotidiano.

Muchos de los funcionamientos y las operaciones diarias, que a veces se vuelven invisibles, se rigen por normas que moldean nuestras prácticas. Un ejemplo son las normas de tránsito, que institucionalizan las prácticas de circulación por el espacio público. Proponemos un análisis comparativo de las reglas de circulación en Bélgica y Uruguay, con foco en cómo la experiencia cotidiana se ve condicionada de manera diferente según las normas de cada país.

La motivación para escribir este artículo se origina en una experiencia personal. En 2021, mientras residía en Bélgica, tuve que rendir nuevamente un examen de conducción de automóviles, ya que no existe un acuerdo bilateral entre ambos países. Esta experiencia supuso enfrentarme a una serie de diferencias en las formas de circulación por el espacio público entre ambos países. Ambas funcionan como discontinuidades a partir de las que, apoyándonos en el modelo de E. Landowski (2016), pueden pensarse como la base interactiva de los distintos regímenes de sentido que operan cotidianamente en los sujetos del espacio público.

2. VIDA COTIDIANA Y REGÍMENES DE INTERACCIÓN

La vida cotidiana suele concebirse como una experiencia repetitiva, monótona, reglada e inercial, “gris”. Así, sería una experiencia de continuidad absoluta, en la que habría poco espacio para la originalidad, lo sorpresivo y lo asombroso (Soto, 2014), y en la que predominaría la predictibilidad. Precisamente por eso ha habido una tendencia a concebirla como irrelevante e insignificante. Sin embargo, los semiotistas sabemos que la reiteración cotidiana y lo que pueda parecer irrelevante son fuentes de acceso a procesos de significación que definen las dinámicas de sentido subyacentes a las culturas en las que surgen.

La predictibilidad de la vida cotidiana cumple precisamente una función semiótica: gracias a la reiteración (a la continuidad y a la programación), podemos atribuir sentido

a nuestra experiencia, no solo individualmente, sino también a partir de las interacciones que tenemos con otros sujetos humanos y no humanos, con objetos y con el entorno. A su vez, son estas prácticas las que permiten el funcionamiento de lo social: como propone Wolf (1979: 14), “la sociedad es el resultado y el producto de prácticas realizadas y aplicadas por los sujetos”.

La semiótica de las prácticas (Fontanille, 2008) y la de las interacciones (Landowski, 2016) son insumos fundamentales para dar cuenta de este tipo de experiencia. Landowski (2016) elaboró un modelo compuesto por cuatro regímenes interactivos, que funcionan como modos específicos de producción de sentido en la interacción entre sujetos, objetos y mundo (Figura 1). Cada uno de estos regímenes se corresponde con “un modo específico de construir el ‘sentido de la vida’ y se traduce en estilos de conducta diferenciados en relación con los objetos, con los otros y consigo mismos” (Landowski, 2016: 18).

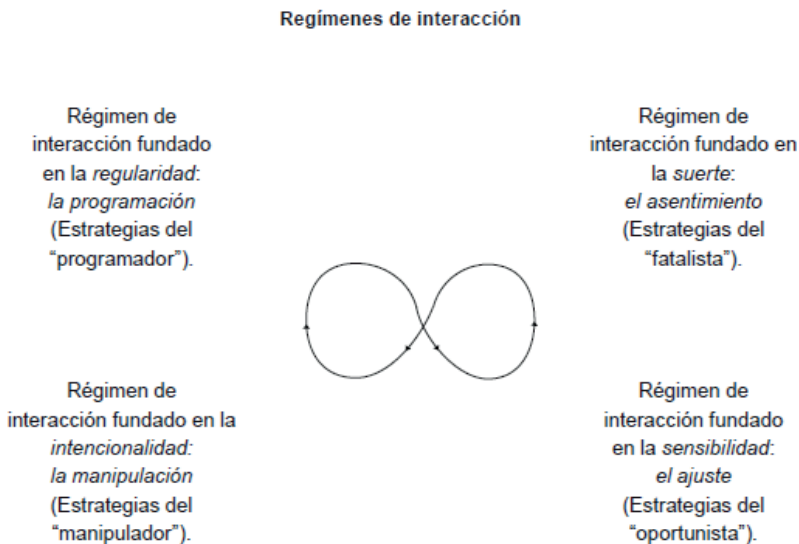


Figura 1. Regímenes de interacción. Fuente: Landowski (2012: 143).

La programación se apoya en la regularidad y se caracteriza por la inmutabilidad de los roles asignados a los participantes de la acción, lo que garantiza “la eficacia de nuestras intervenciones sobre el mundo que nos rodea” (Landowski, 2016: 19). La manipulación se apoya en el principio de intencionalidad y consiste en intentar imponer al otro lo que uno quiere. El ajuste es el régimen subyacente a la acción de quienes confían en su capacidad para percibir, in vivo, las potencialidades de una situación. El principio base de este régimen es el de la sensibilidad, vinculado a la capacidad de sentir la presencia del otro y de ajustarse a él (estesia). El asentimiento “a los decretos de la suerte” tiene un componente fatalista, ya que quien se rige por él está “decidido a someterse, cueste lo que cueste, a lo que le acontece” (Landowski, 2016: 19), a partir de un principio asociado al azar.

Estos cuatro regímenes sirven para interpretar las interacciones entre individuos y actores no humanos, incluidos objetos y espacios. Si bien en la vida cotidiana pueden darse instancias interactivas de los cuatro tipos, lo cotidiano se define por apoyarse en un régimen de programación dominante, en el sentido de la repetición y la previsibilidad funcional, aunque también hay oportunidades no solo para romper esa funcionalidad a través de operaciones estéticas (Soto, 2014), sino también para que aparezcan interacciones apoyadas en lo azaroso y en el ajuste. A continuación, utilizaremos este modelo para abordar algunas diferencias entre las formas de circular por la vía pública en Bélgica y en Uruguay.

3. CIRCULAR POR LA VÍA PÚBLICA COMO PRÁCTICA COTIDIANA

La vida cotidiana se desarrolla en marcos espaciotemporales y desde el cuerpo que encarna la subjetividad y la experiencia personal. En términos de espacio, hay diversos lugares que sirven de escenario para nuestra puesta en escena de todos los días, tanto privados como públicos.

En nuestras rutinas cotidianas, nos encontramos en espacios concretos, como el hogar y el lugar de trabajo, y, para transitar entre uno y otro, en la vía pública. En estos espacios interactuamos con otros individuos, con objetos e incluso con los espacios mismos. En muchos casos, lo hacemos de manera rutinaria e incluso de forma invisible, apoyándonos en un régimen de programación. Sin embargo, hay otros regímenes posibles, como cuando, al circular por el espacio público, ponemos en juego determinadas coreografías improvisadas al caminar por la calle y sentir que alguien, caminando de frente, se interpondrá en nuestra trayectoria.

A diferencia de lo que ocurre en el espacio privado del hogar, la circulación por la vía pública requiere una competencia específica: conocer un conjunto de reglas que guían esta práctica, codificadas en textos reglamentarios y que dan lugar tanto a lógicas micro (individuales) como macro (sociales). Aunque no se pueda tomar un examen para demostrar la competencia como peatón, se debe conocer un conjunto de reglas para circular, muchas de ellas codificadas en las normas de tránsito y plasmadas en documentos escritos sancionados por la autoridad competente, que regulan la práctica social y permiten que esta exista como institución social regulada (Searle, 1995). Esto es especialmente importante en la conducción de vehículos.

En la distinción de Soto (2014: 85) entre función estética y utilitaria, la primera “corresponde a la relación sujeto-objeto que provoca un juicio de gusto (agradable/desagradable; bello/feo)” y la segunda es “la dimensión de un objeto que permite definirlo en función de la pregunta para qué sirve, para qué se lo utiliza [...], cuál es su utilidad”. Las prácticas cotidianas de circulación por la vía pública corresponden al segundo grupo, salvo que se sale a dar un paseo, en el que el componente estético es central.

La coexistencia con otros actores y objetos en la vía pública es cosa de todos los días. Por el nivel de complejidad de nuestras sociedades (cantidad de gente, interacciones, etc.), las operaciones en este espacio se realizan de manera fuertemente programada, casi sin pensar, como cuando un conductor repite cada día el mismo camino de ida a su lugar de trabajo. Sin embargo, estas prácticas son instancias de sentido reglamentadas por textos. A continuación, presentamos un abordaje comparativo de la circulación por la vía pública en Bélgica y Uruguay, con foco en algunos aspectos que consideramos pertinentes para el análisis.

4. CIRCULAR POR LA VÍA PÚBLICA EN BÉLGICA Y EN URUGUAY

En Bélgica, el documento que rige la circulación por la vía pública es el *Code de la route*, promulgado como decreto real (*arrêté royal*) en 1975 y modificado más de 100 veces desde su entrada en vigor en 1976. El texto actual, compuesto por 87 artículos agrupados en cinco títulos (*titres*), dejará de ser válido en junio de 2027, cuando será reemplazado por cuatro nuevos reglamentos que actualizan las normas de tránsito.¹ En Uruguay, la circulación vial está regulada por la Ley 18.191, de 2007. En 2013 se publicó un documento fundamental: la *Guía Nacional de Conducción*, que unifica las distintas reglamentaciones departamentales.

Estos textos legales instauran un orden social (escala macro) que incide en las prácticas de la vida cotidiana de la gente (escala micro), especialmente al indicar qué se debe y qué no se debe hacer, por lo que constituyen documentos de naturaleza normativa y prescriptiva que buscan condicionar la acción social. Sin embargo, como veremos, además de regir las prácticas (o algunas de ellas), estos documentos también instauran espacios públicos, como autopistas y rotondas. Estos reglamentos, en cuanto que conjuntos significantes compuestos por signos (señales viales) y prácticas codificadas en la forma de mandatos (autorizaciones, obligaciones, prohibiciones, etc.), son parte de sistemas semióticos complejos caracterizados por la interacción entre normas, situaciones y comportamientos.

Si bien hay aspectos en común entre los sistemas belga y uruguayo, también existen diferencias. Respecto a los aspectos en común, destacan algunas señales viales, como el cartel de pare, reconocible y traducible interculturalmente gracias a elementos de naturaleza eidética, topológica y cromática, aunque en Uruguay la lengua utilizada sea el español y en Bélgica, el inglés. De mayor interés para nosotros serán las diferencias observadas en distintos ámbitos, como la composición del sistema de señales viales (4.1), el poder de institucionalización de los textos regulatorios (4.2) y su impacto en las prácticas de quienes circulan por la vía pública (4.3). Esto evidencia que los reglamentos dan pie a formas de interacción diferentes apoyadas en distintos regímenes de sentido.

4.1 LA COMPOSICIÓN DEL SISTEMA DE SEÑALES VIALES

Un conductor uruguayo que se enfrente a la experiencia de conducir en Bélgica se encontrará con el reglamento del país de forma virtual, es decir, como potencialidad. Esto ocurrirá gracias a las señales viales que, en cuanto que materialidades significantes, son la cristalización empírica (la expresión) del entramado de las normas vigentes (el contenido). Al circular por las calles de Bélgica, el conductor uruguayo encontrará varios carteles que podrá reconocer, ya sea por la totalidad de su forma o por algunos trazos parciales.² Estas operaciones de traducción entre códigos son interesantes cognitivamente porque implican poner en relación, por lo general de manera intuitiva, dos sistemas de signos que regulan la práctica y que, si bien son equivalentes en varios de los contenidos codificados, también presentan diferencias, según una lógica en la que un mismo contenido tiene dos articulaciones de expresión diferentes, dependiendo del sistema.

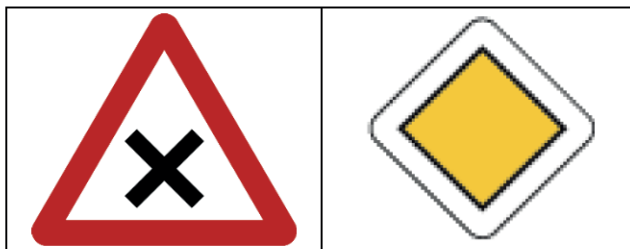


Figura 2. Señales de prioridad a la derecha y vía prioritaria utilizadas en Bélgica.

Sin embargo, el conductor uruguayo también se encontrará con señales que no están presentes en el código que conoce, como las dos señales utilizadas en Bélgica e inexistentes en Uruguay presentadas en la Figura 2. La primera indica que, en la próxima intersección, la prioridad la tiene quien circula por la derecha. La segunda tiene una función similar y señala que una calzada es prioritaria. Cuando esa prioridad termina, se utiliza el mismo cartel con una franja negra diagonal que cancela el sentido expresado mediante una modificación plástica.

Como estas señales no existen en el código uruguayo, se evidencia una inclusión en el código material-visual belga de unidades que detallan con mayor precisión los elementos del plano del contenido (las reglas). Lo interesante aquí es que, si la prioridad de quien circula por la derecha es la norma por defecto, ¿qué sentido tiene incluir en el código señales como estas? Si la regla estándar es la “prioridad a la derecha”, podemos asumir fácilmente que, si deja de ser así, la siguiente intersección lo expresará. Esta es la regla que se aplica en Uruguay, donde las señales de Pare o Ceda el paso se utilizan para otorgar prioridad a quien circula por la izquierda en cruces en los que regiría la prioridad a la derecha.

La existencia de señales como estas evidencia una visión específica de la práctica de circular por la vía pública, lo que constituye una diferencia de base respecto de la conducción en Uruguay. En Bélgica, el sistema de sentido asociado a las prácticas viales parece apoyarse en una lógica de sobredeterminación de la información, lo que se expresa en una gran cantidad de señales utilizadas para codificar cualquier posibilidad y evitar así malentendidos. Esto se debe a que cada intersección exige especificar prioridades y reglas. Esta estrategia parecería apoyarse en un fuerte componente de ajuste, según el cual quien conduce debe desplazarse lentamente y atentamente de intersección en intersección, analizando la información y actuando rápidamente según lo que indican las señales viales, a las que se debe mirar con atención, ya que las prioridades y reglas pueden cambiar de esquina a esquina. Estamos ante una conducción dependiente de la lectura e interpretación *de las señales viales*.

Por su parte, la conducción en Uruguay se apoya en otra dinámica, concretamente un régimen de programación, en el que una misma calzada tiende a mantener sus prioridades, haciendo que la práctica de conducción sea más intuitiva (y quizá por eso más peligrosa), porque una vez que el conductor se plantea como hipótesis que tal calle es “importante”³ Y, por eso, *probablemente* prioritaria en su totalidad, entonces la utiliza como base de su conducción. Aquí, la hipótesis interpretativa parece imperar sobre el signo concreto. Vemos entonces cómo las formas de codificar la normativa vial en ambos países difieren, según una lógica que parecería responder a regímenes de sentido diferentes.

4.2. EL PODER INSTITUCIONALIZADOR DE LOS TEXTOS REGULATORIOS

Una segunda diferencia relevante se relaciona con la ontología espacial que generan. Esto ocurre exclusivamente en Bélgica, donde el *Code de la route* comienza con un conjunto de definiciones sobre vía pública, la calzada, etc. Algunas de esas definiciones son lexicográficas, como la de “calzada” [*chaussée*], definida como “la parte de la vía pública habilitada para la circulación de vehículos en general”. Otras se definen de manera normativa, gracias al apoyo en el uso de señales viales.

Esto es lo que ocurre con las autopistas y las rotondas. El *Code* (art. 2.3) indica que una “autopista” [*autoroute*] es “la vía pública cuyo inicio o acceso se indica con la señal F5 y cuyo final se indica con la señal F7” (Figura 3). Mientras que para la calzada se utilizó una definición de diccionario que explica qué es este espacio a partir de algunas de sus propiedades distintivas, en el caso de la autopista se trata de una definición dependiente de la presencia de las señales. Nada en el DRAE indica que una autopista se define como una “carretera con calzadas separadas para los dos sentidos de la circulación, cada una de ellas con dos o más carriles, sin cruces a nivel”. En el *Código* belga, la autopista es un espacio de circulación definido por el reglamento y por dos signos por este establecidos. Esto implica que una calzada puede verse como una autopista, pero si no se incluyen estas señales viales, técnicamente no lo es.



Figura 3. Señales indicando el comienzo (F5) y el fin (F7) de la autopista.

Algo similar ocurre con las rotondas. En Uruguay, una rotonda es tal gracias a su configuración material: un espacio circular central en la intersección de varias calzadas regido por un sistema de cesión de prioridad a quien circula por ella. Si bien en el código uruguayo existe una señal que indica que se acerca una rotonda, es una señal de *prevención*, con fondo amarillo y trazo negro (Figura 4). La rotonda está allí como materialidad identificable y esta señal simplemente previene que nos la encontremos.

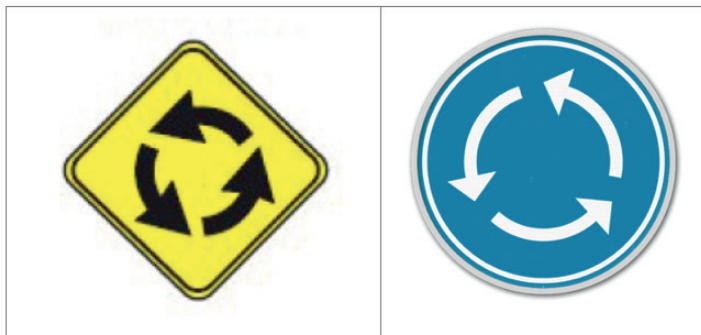


Figura 4. Señales de rotonda en Uruguay y en Bélgica (D5).

Como con las autopistas, lo que en Bélgica determina la existencia de una rotonda es el cartel D5, de fondo azul y trazo blanco, que, por su configuración visual, es una señal de obligación, y no la topología misma de la rotonda como espacio circular en una intersección. Según el *Code* (art. 2.39), la rotonda es “una vía en la que el tráfico circula en un solo sentido alrededor de un dispositivo central materializado, señalizado con señales D5 [rotonda] y cuyas vías de acceso están provistas de señales B1 [ceda el paso] o B5 [pare]”. Es la textualidad del código vial lo que determina la ontología del espacio de circulación, por la presencia del cartel y no por su materialidad como configuración urbana.

Esto implica que, si el cartel D5 no estuviera visible (robado, retirado, etc.), la rotonda dejaría de serlo, aunque su configuración topológica fuera la de una rotonda. Así, en Bélgica existen cruces en los que, aunque haya una plazoleta central, como las que identifican las rotondas, se trata de una plaza en la que la prioridad la tiene quien circula por la derecha (y no quien circula por la rotonda).

4.3 PRÁCTICAS VINCULADAS A LA CIRCULACIÓN

Un tercer punto de interés se refiere a las interacciones entre conductores y peatones. Abordamos dos casos: el del peatón que cruza la calle y el de dos conductores que deben decidir quién tendrá la prioridad.

En Bélgica es común que, para que los peatones puedan cruzar, haya pasos de cebra en las esquinas, además de a mitad de cuadra si estas son largas. Esto evidencia un fuerte régimen base de programación, con el circuito peatonal claramente indicado. Por ser cebras, la prioridad la tiene quien se desplaza a pie. El *Code* (art. 42.4.1) establece que “los peatones deben cruzar la calzada perpendicularmente a su eje; no pueden detenerse ni permanecer en ella sin necesidad” y que “cuando exista un paso de peatones a una distancia inferior a unos 20 metros, los peatones están obligados a utilizarlo”. En inglés existe un término, *jaywalking*, que designa cruzar la calle por zonas no aptas. El Cambridge Dictionary of English lo define como “cruzar una calle en un lugar donde no está permitido o sin tener cuidado de evitar el tráfico”.

Esta lógica de programación, que limita significativamente la voluntad del peatón, contrasta con el funcionamiento del cruce de calle en Uruguay, donde el régimen interactivo se apoya más en el ajuste. La reglamentación uruguaya prevé dos espacios distintos para el cruce: el cruce peatonal y la cebra (Figura 5). Según la *Guía Nacional de Conducción*, el primero “delimita el área dentro de la cual deben cruzar los peatones”: “los conductores de vehículos deben detenerse en la línea de detención sin invadir el área entre las líneas blancas”. La cebra es “una modalidad de cruce peatonal que reafirma la preferencia de los peatones sobre los vehículos. [...] Si hay personas en situación de cruce, debe detener el vehículo y cederles el paso”.



Figura 5. Cruce peatonal y cebra en Uruguay.

La reglamentación uruguaya prevé dos espacios para el cruce, mientras que en Bélgica solo existe uno. Si en Bélgica abundan los cruces de cebra, en Uruguay escasean. Por lo tanto, el peatón debe, bajo un régimen de ajuste, calcular la velocidad de los autos que circulan en función de la distancia a cruzar y arrojar al cruce, sin una planificación pre-determinada por la planificación urbana. Aunque haya cruces peatonales en cada esquina, los usuarios desconocen que deben cruzar por allí y suelen lanzarse al cruce por donde sea, según la circulación de los vehículos en la calzada.

Ante situaciones como estas, el régimen de ajuste también se manifiesta en la búsqueda de la mirada del otro. Si las normas de tránsito en Bélgica parecen apoyarse en una fuerte sobredeterminación de sentido, limitando significativamente las interpretaciones posibles (basadas en el ajuste), la cultura uruguaya da mayor lugar a interacciones en las que la prioridad se cede por cortesía de los involucrados, independientemente de lo que establezca la reglamentación, a partir de la lectura de la situación y de la gentileza de quien conduce. Por eso, en intersecciones de cualquier tipo, el contacto ocular con quien maneja se convierte en una interacción significativa.

5. CONCLUSIONES

El objetivo de este artículo fue proponer un abordaje comparativo de los casos belga y uruguayo de la circulación por la vía pública para mostrar cómo las prácticas cotidianas de circulación implican regímenes de interacción diferentes. Concretamente, vimos cómo estos se expresan en las señales viales que se emplean, cómo los reglamentos construyen espacios (autopistas, rotondas, etc.) y cómo distintas interacciones y prácticas

surgen en torno a ellos. Se trata de un trabajo exploratorio, centrado únicamente en algunos aspectos de interés, que debería desarrollarse mediante un estudio exhaustivo de los textos reglamentarios y de las prácticas que los peatones y los conductores llevan a cabo en ambos países.

En todo caso, a través del trabajo presentado, se puede apreciar cómo las circulaciones y trayectorias por el espacio público, por lo general consideradas irrelevantes y desprovistas de sentido, dan cuenta de que las culturas son redes de significados (Geertz, 2003) que sostienen la práctica cotidiana y que funcionan gracias a sistemas semióticos compuestos de estructuras y dinámicas de significación que orientan la acción tanto individual como colectiva (las regulaciones), en interacción con el quehacer de individuos en situaciones y prácticas concretas. Dar cuenta de este tipo de fenómenos es uno de los objetivos disciplinares de la semiótica sociocultural, campo al que intentamos contribuir con este trabajo.

NOTAS

¹ Cf. <https://mobilit.belgium.be/fr/route/conduire/code-de-la-voie-publique>

² Por ejemplo, en Uruguay la señal que obliga a ceder el paso incluye la frase “Ceda el paso”, mientras que en Bélgica no.

³ De hecho, en muchos casos, gracias al porte de la calzada (tamaño, importancia en la circulación, etc.), los conductores uruguayos parecerían identificar si en el trayecto tendrá prioridad o no.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- DE CERTEAU, M. (1980). *L'invention du quotidien, I*. Gallimard.
- ECO, U. (2001). *Tratado de semiótica general*. Lumen.
- GEERTZ, C. (2003). *La interpretación de las culturas*. Gedisa.
- HELLER, AGNES (1975). *Sociología de la vida cotidiana*. Península.
- LANDOWSKI, E. (2012). “¿Habría que rehacer la semiótica?”. *Contratexto*, 20: 127–155.
- (2016). *Interacciones arriesgadas*. Fondo Editorial de la Universidad de Lima.
- LEFEBVRE, H. (1972). *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Alianza.
- LEONE, M. (2019). *On Insignificance*. Routledge.
- SEARLE, J. (1995). *The Construction of Social Reality*. Penguin.
- SOTO, M. (2014). *La puesta en escena de todos los días. Prácticas estéticas de la vida cotidiana*. Eudeba.
- WOLF, M. (1979). *Sociologías de la vida cotidiana*. Cátedra.

