

José Ubaldo Bernardos Sanz, *Trigo castellano y abasto madrileño. Los arrieros y comerciantes segovianos en la edad moderna*, Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 2003, 232 pp.

El reciente estudio de José Ubaldo Bernardos Sanz nos ubica en la meseta castellana en un periodo que abarca desde mediados del siglo XVI hasta los inicios del XIX. El libro que se reseña está editado cuidadosamente, con una presentación magnífica y estructurado en tres grandes apartados que incluyen un total de diez capítulos. El trabajo contiene una serie de cuadros y gráficas, así como tres mapas que nos permiten visualizar el estudio de mejor manera; riguroso con las numerosas notas que, afortunadamente a pie de página, facilitan la lectura, además de una amplia bibliografía y las referencias de numerosos documentos estudiados en archivos nacionales y regionales.

El estudio centra su atención en el mercado interior y analiza a los arrieros y comerciantes de dos pueblos segovianos, cuya función principal fue el abasto de cereales a Madrid. La lectura no ha sido fácil, pues fue redactada con un español de Castilla que, en ocasiones, utiliza términos que no nos son familiares; aunque hay que destacar que el tema es fascinante, encontrando paralelismos con la Nueva España, tanto en el manejo político del abasto de trigo y harina a las ciudades y la importancia concedida al transporte, como las respuestas dadas por los diversos actores sociales tales como los arrieros, los labradores, los panaderos e inclusive las autoridades.

El enfoque, que considero muy original, nos permite apreciar el ámbito completo donde se desarrollaba la problemática del abasto de trigo y harina a una ciudad capital y los espacios y actores que se ven involucrados en ello. De esta manera se nos ubica en el Madrid del siglo XVI para observar la importancia que fue adquiriendo como capital, para después conocer las características tempranas de la meseta castellana, su disposición agrícola e importancia que consiguió en la siembra del trigo y cebada, para colocarnos posteriormente en dos pueblos estratégicos, Sangarcía y Etreros, que definieron su vocación de transportistas, debido en gran medida a las características que tuvo en dichos lugares la tenencia de la tierra. El autor del estudio nos lleva sucesivamente a estos diversos paisajes a través del tiempo y de esta manera observamos el crecimiento de Madrid con el arribo de la corte que allí se establece, los problemas que enfrentó para su abasto y las necesarias medidas tomadas por las autoridades para conseguirlo; vemos cómo la zona agrícola de donde era abastecida originalmente resulta insuficiente, y cómo fue necesario expandirla, desempeñando entonces la meseta norte un papel fundamental, lo que alimentó su desarrollo agrícola, para fijar nuevamente la atención

en los dos pueblos que hemos mencionado ubicados en la comarca segoviana.

Pero iniciemos el recorrido con más calma tratando de captar la larga duración y los diversos ciclos que vivieron estos paisajes. Nos encontramos en el siglo XVI, donde Madrid es secundario en el entorno castellano, e inclusive sin una vocación específica. Mientras la corte fue itinerante arribaba temporalmente, pero fue con Felipe II, a partir de 1561, que la corte se arraigó en Madrid y esta villa empezó a sufrir profundos cambios. Su población, que en ese entonces era de 20 000 habitantes, se incrementó a 90 000 individuos al concluir el siglo XVI. La necesidad de habitación, de servicios y por supuesto de abasto se hizo manifiesta, así como su transformación de aldea rural a urbana. Destaca la importancia que en la dieta tuvo el trigo y el pan y la problemática surgida para su provisión, lo que las autoridades solucionaron inicialmente obligando a los pueblos vecinos a abastecer a Madrid con “el pan de registro de corte”.

Pero el crecimiento madrileño fue constante y la demanda ampliada, por lo que fue necesario que las adquisiciones de trigo para su provisión se hicieran en lugares más retirados, fijando los ojos en la meseta norte que, a fines del XVI, por la baja demográfica que había padecido, encontró alivio a la presión de la demanda sobre los productos agrícolas, lo que reflejó un excedente y llevó a una baja de precios; encontró su contraparte en Madrid con un mercado pujante y en pleno crecimiento. El equilibrio adecuado entre esta oferta y esta demanda era el coste de la molienda y transporte, que estuvo resuelta por la problemática que Madrid vivía, dada la irregularidad del caudal de sus ríos que obligaba a llevar el trigo a una molienda lejana, lo que permitió a la meseta norte abastecer a la capital con un buen margen de beneficio.

Sangarcía y Etreros son dos aldeas ubicadas en un suave relieve de la comarca segoviana y con cercanía a la ruta que comunicaba Segovia con Ávila. Si bien el reparto de tierra alcanzó a sus colonos, las instituciones y los nobles, que habían participado en la conquista, quedaron con la mayor parte. Tanto el cabildo de la Iglesia segoviana, como una abadía que se fundó a mediados del siglo XII, se consolidaron como propietarios de la mayor parte de tierras (p. 39),¹ mientras que los vecinos tenían un promedio menor a dos obradas (p. 11);² ambas poblaciones eran muy pequeñas en 1481, Etreros con 28 vecinos creció a 74 en 1591 y Sangarcía de 20 creció a 47, dedicándose la mayor parte de ellos al arriendo de

¹ Para darnos una idea más exacta de la importancia de estos grupos poderosos, mencionaremos que Sangarcía tenía 1 416 obradas: de éstas la abadía poseía 483.5 obradas (ya en el siglo XVIII), el cabildo catedralicio 186 y una propietaria laica algo más de 50 obradas.

² La obrada es una medida de superficie que en Segovia equivale a 0.39 hectáreas, lo que significa que es un poco menos de la mitad de una hectárea.

tierras y enfrentando por ello problemas para el desarrollo de la agricultura y la ganadería. El constante incremento en el precio del arriendo y el aumento en la presión fiscal favoreció la baja demográfica y llevó a la población restante a buscar otras alternativas. Fue en la segunda década del siglo XVII cuando se observa que en Sangarcía y Etreros se realizan numerosas transacciones de mulas y asnos, compras que, realizadas a plazos, fueron utilizadas para traficar cereal; se respondía a la demanda madrileña, al llevar harina molida a los molinos del camino. También por las crisis agrícolas, en ocasiones los vecinos de Sangarcía y Etreros eran requeridos para transportar el trigo embargado a eclesiásticos. Para 1630 los vecinos de ambas poblaciones poseían ya más de medio centenar de acémilas.

La crisis del siglo XVII afectó a la meseta castellana y también llegó a Madrid, que inició su recuperación hasta el último tercio del siglo XVII. Se estancó la producción agrícola y la parálisis demográfica ruralizó la región. El “pan de registro” a Madrid perdió la importancia que había adquirido en épocas anteriores, aunque las poblaciones cercanas continuaron su abastecimiento, pues se habían especializado en ello como el caso de Vallecas, Barajas, Getafe y otros. A pesar de la corrupción imperante en los funcionarios municipales y la pérdida de trigo y harina por malos cuidados, el pósito adquiere su papel para prevenir la escasez, aunque siempre se encontraba en déficit. De cualquier manera, el circuito libre de trigo y harina proveniente de la meseta norte desempeñó un papel preponderante. Arévalo y Martín Muñoz de las Posadas fueron los mercados cerealeros más importante de Castilla en el abasto a Madrid, aunque se observa que el traslado del trigo no fue regular ni continuo realizado por los arrieros que seguramente también eran campesinos y que aprovechaban las horas muertas del cultivo. En otras ocasiones, los panaderos de los pueblos vecinos a Madrid adquirían el cereal y ellos mismos lo trasladaban. La gran mayoría de los trajineros que transportaban la harina provenían de los diversos pueblos de la meseta segoviana, entre los cuales destacaban, por supuesto, los de Sangarcía y Etreros.

Diversas poblaciones de la tierra segoviana se consolidaron de 1640 a 1740 al dedicarse a transportar y comerciar cereal que convertían posteriormente en harina en diversos molinos de la sierra del Guadarrama para su venta en Madrid. Estos transportistas poseían tierras, viñas y ganado, lo que les había permitido incursionar a otras actividades tales como la adquisición de acémilas para una empresa de trajinería, además de almacenes para el depósito del cereal. Sus tierras, dejadas en manos de renteros o de personas de confianza, les permitía ubicar los puntos de compra del cereal, organizar los recorridos de sus animales, tratar la molienda y depósito del trigo en los molinos del camino, y arreglar en mesones

y ventas precios accesibles para el descanso de sus arrieros y animales. La principal inversión que realizaban era la de los animales, mulas, machos y pollinos, y los necesarios costales y aparejos. La utilización constante de la recua fue condición *sine qua non* para desquitar la inversión, pues el gasto de mantenimiento y alimentación de los animales era constante, y si descansaban no se resarcía el gasto. Estos arrieros, además de su casa habitación, tenían los establos necesarios para sus animales y el almacén para la guarda de los cereales con la suficiente reserva para permitir una distribución constante y regular, e inclusive manipularlo en los tiempos de escasez. Y del inicio de una simple actividad de “compra, transporte, molienda, venta”, los arrieros segovianos manejaron el crédito como parte intrínseca de su actividad.

En la segunda mitad del siglo XVII a los arrieros que abastecían a la corte y a la villa se les empezaron a otorgar privilegios, tales como la prohibición de embargo de sus recuas, la exención en el pago de derechos fijados a la harina y el permiso para que sus acémilas pastaran en los prados comunales. Las relaciones que establecieron estos arrieros con su entorno no fueron solamente de tipo mercantil, sino de amistad y confianza, lo que les permitió afianzar aún más sus negocios. Resta destacar que ya en el transcurso de las primeras décadas del siglo XVIII, los panaderos de Madrid y Vallecas incorporaron molinos con fuerza animal en sus panaderías, lo que llevó a que el trigo se transportara nuevamente en grano.

Ubicados en el siglo XVIII, el estudio nos lleva de la mano para conocer el pueblo de Sangarcía, donde no sólo nos describe sus amplias calles, sus viviendas y negocios, característicos, como él señala, de un medio urbano. Ya hemos dicho que los vecinos poseían solamente 15.5% del total de la tierra, y mayoritariamente el resto estaba en manos de eclesiásticos y algunos nobles. En su mayoría los dueños de estas tierras las arrendaban y en ellas se sembraba trigo, y en menor cantidad cebada y algo de centeno, o se trabajaba en las viñas; el poco monte que había era utilizado para el pastoreo y leña. Los vecinos de Sangarcía, entre los que había una gran desigualdad, arrendaban colectivamente los pastos para que sus ganados pudieran apacentar. De 240 vecinos en 1751, sólo 70, la mayoría arrieros, poseían parcelas en su vecindad, aunque hay que decir que algunos otros poseían heredades en los alrededores. En la primera mitad del XVIII Sangarcía tuvo un gran incremento demográfico por nacimientos y por emigración, aunque esta tendencia inició su inversión a fines de la década de los años sesenta. El perfil ocupacional de la mayoría de sus vecinos era la arriería, lo que por supuesto generó arrastre en la actividad económica. Este dinamismo encaminó a muchos de ellos al comercio, y con el libre comercio de granos en 1765 varios dejaron la arriería y se dedicaron en exclusiva a este negocio.

La situación del abasto de pan a Madrid se estabilizó entre 1740 y 1760. La creación de tahonas movidas por fuerza animal en la villa y el arribo de inmigrantes que se desempeñaron como panaderos llevaron a que los pueblos vecinos, a excepción de Vallecas, ya no abastecieran a la capital. Sin embargo, en los momentos de crisis agrícolas Madrid se tambaleaba, por lo que se recurrió a establecer en 1743, por parte de las autoridades, una Junta que atendiera todos los aspectos relativos a su abasto, la que adquirió un papel protagónico de intervención en el surtimiento madrileño (p. 114).³ El pósito se adscribió a la junta y su función llegó a ser preeminente, si bien el mercado privado de cereales continuaba operando. Para centralizar su actividad, anexo al pósito se construyó una alhóndiga para que allí se efectuaran los tratos de venta. Se construyeron paneras, es decir almacenes, en los principales lugares de abasto del cereal, lo que permitía contar con puntos de escala para el surtimiento de Madrid. La pavimentación del camino entre Castilla y Madrid por el puerto de Guadarrama tuvo mucho que ver en el aseguramiento de este abasto. Con el tiempo se le otorgó al pósito mayor ingerencia en las compras del trigo para poder ejercer un mejor control, y se obligaba a que los tahoneros adquirieran cuando menos la mitad del trigo que requerían en el pósito. Se establecieron comisionados en diversos parajes para adquirir el trigo así como administradores para las paneras. Impuesta esta estructura intervencionista, vinieron años de pésimas cosechas, que llevaron a que el pósito presentara un profundo déficit al subsidiar el costo del trigo y la necesaria intervención de la Real Hacienda, empeñada en la importación de trigo. Los canales de abastecimiento de trigo que había establecido el pósito durante estos años permitieron que, aunque a precio muy elevado, la población de Madrid contara con pan, mientras que el resto de las poblaciones españolas no tenían acceso a ello. De ahí el arribo de muchos individuos que emigraban a la corte y formaban una peligrosa multitud, el profundo resentimiento ante dicha situación y el motín de Esquilache como telón de fondo.

El pósito madrileño, para asegurar su abasto, también tuvo que vigilar los aspectos de transporte del cereal, por lo que necesariamente estrechó relaciones con los pueblos de Sangarcía y Etreros. Hay que recordar que si antes el traslado del cereal era en harina, el abasto, con el establecimiento de tahonas en Madrid y Vallecas, se hizo en trigo.

Sabemos que la problemática que presentaba el transporte de carga en España residía en que la mayoría de los grupos transportistas existen-

³ Junta que estaba presidida por el gobernador del Consejo de Castilla, miembros del Consejo de Hacienda y el Corregidor de Madrid.

tes, bien carreteros o arrieros, no ejercían la profesión todo el año.⁴ Los carreteros llevaban a sus bueyes a pastar durante varios meses, por lo que no trabajaban en invierno, o muchos de los arrieros combinaban esta actividad con el trabajo agrícola. En ese sentido los arrieros segovianos, especialmente los de Sangarcía y Etreros, desempeñaron un papel privilegiado. En 1751 había en Sangarcía 111 arrieros con 1 425 animales de carga (428 mulas y machos y 997 burros), mientras que en Etreros había 37 arrieros con 470 animales (dividos también en caballerías mayores y menores). Para 1786, en Sangarcía, el número de animales de carga se había incrementado a 1 539, aunque se dio un significativo descenso en el número de caballerías mayores, mientras se incrementó el de menores (284 mulas y machos y 1 255 burros). Y si bien una mula cargaba en promedio cerca de 138 kg, los asnos cargaban entre 73 y 92 kg. Dos puntos destacan en estos planteamientos: el primero refiere al cambio que se da en la preferencia de caballerías mayores a caballerías menores, y si bien no quedan claras las preferencias de este cambio, Bernardos argumenta el costo menor en precio y mantenimiento del asno en comparación con las mulas o los machos. Y aunque la capacidad de carga de estos últimos es mayor, tal vez trasladar el cereal en burros fue más adecuado a un tráfico de medio alcance (distancia media de 93.5 km). El segundo punto trata de la eliminación de los transportistas más modestos, ya que el análisis muestra un menor número de arrieros, aunque poseedores de recuas más grandes. Es importante destacar que estos arrieros no trabajaban a título individual, sino que realizaban una negociación colectiva, lo que les permitió la adquisición de mayores beneficios. También hay que señalar que el traslado del cereal no era su única actividad, sino su adquisición en los diversos puntos de la región, el cual después vendían. El costo de los fletes fue diferencial de acuerdo con el clima, época del año, longitud y tiempo del recorrido, dificultades del terreno y costo del mantenimiento de los animales. El traslado, al igual que en Nueva España, se realizaba por medio de guías que asentaban el nombre del arriero, el lugar de carga, la distancia, la cantidad de fanegas a transportar y el anticipo dado. Los traslados se incrementaban en la época del invierno, lo que muestra la estacionalidad en los envíos, planteando Bernardos que los arrieros se empleaban como “asalariados del pósito”. El abasto a éste marchó sobre ruedas hasta que aparecen nuevamente varias malas cosechas, situación que se dio de 1763 a 1765.

El costo del flete subió desmesuradamente y las autoridades aceptaron este incremento. No sólo escaseaba el trigo sino también la cebada,

⁴ Véase David R. Ringrose, *Los transportes y el estancamiento económico en España*, Madrid, Tecnos, 1972.

base fundamental del alimento de los animales. La crisis favoreció la actividad transportista y permitió a los arrieros de Sangarcía y Etreros ganancias muy por arriba de las recibidas en épocas normales. Aunado a ello aparece el papel comercial que desempeñaron en la adquisición de trigo en toda la región y más allá de ella, lo que les permitió que en su papel de intermediarios incrementaran sus ingresos y consolidaran este oficio.

Pero los aires del libre cambio se iniciaban, lo que llevó a que la junta de abastos tuviera sus días contados. La Pragmática del libre comercio de granos, emitida en 1765 bajo la égida de Campomanes, pretendía que el sector agrícola incrementase su producción al eliminar las trabas impuestas al comercio de cereales. Sin embargo, el pósito madrileño, ahora manejado por el Ayuntamiento, continuó funcionando, aunque en condiciones bastante difíciles dada la presión entre la nueva legislación y las autoridades locales, que manifestaban su posición contraria. Durante estos años la participación del pósito en la compra y venta del cereal respondió a la oferta de trigo que hubiera, dándose un estire y afloje con los panaderos que adquirirían en muchas ocasiones su cereal en el mercado libre a un precio menor que el dado por el pósito, aunque en otras ocasiones, ante una oferta limitada, realizaban sus compras en éste.

En el campo, la respuesta al libre comercio de cereales fue favorable en un principio, incrementándose la producción gracias a una demanda en aumento. Pero debido a que los grupos poderosos no reinvirtieron en el sector agrícola y los campesinos se encontraron presionados por el aumento en el precio de los arrendamientos y en los productos agrarios, roturaron nuevas tierras para tratar de mantener sus ingresos, propiciando en la década de los ochenta el estancamiento no sólo del sector agrario, sino también del ganadero.

Múltiples factores empeoraron la situación, entre ellos la rigidez del transporte, insuficiente a todas luces que no había podido actualizarse; malas cosechas que provocaron graves pérdidas económicas al pósito; una mayor demanda de trigo para la Armada, que desviaba buena parte de la oferta hacia los puertos del Cantábrico, subsidiada por el Banco de San Carlos. Todo ello llevó por un lado a la necesidad de importación de cereal, al embargo de recuas, inclusive las de la corte, para el traslado de cereal a Madrid, y a la emigración de mucha gente empobrecida en el campo, que aseguraba su pan con el subsidio que otorgaba la capital. La crisis llegó a tal grado que se estableció una junta encabezada por Campomanes para tratar específicamente el abasto de trigo a Madrid, emitiéndose en 1790 una real cédula donde se limitó nuevamente a los comerciantes cerealeros en sus actividades y se otorgó al pósito el papel de principal proveedor. Pero la situación continuó en crisis, las malas cosechas continuaron y el pósito incrementó su deuda a millones de reales, por lo que

en 1798 se estableció la real Dirección de Abastos, dependiendo ahora el pósito de ésta.

Otro recurso fue establecer en 1801 la Compañía de Panaderos con la obligación de amasar cupos diarios en función del consumo, aunque los precios continuaron elevándose y la crisis, empeorada por la epidemia, se generalizó tanto al campo como a la ciudad. Como los problemas no se solucionaban, se buscó una mejoría al liberar del control, nuevamente, el pan y la carne, cancelando el funcionamiento de la endeudada real Dirección de Abastos. Pero los graves problemas continuaron debido a las condiciones de la producción agraria, el control de los excedentes y un transporte deficiente, que se desarticuló completamente con la guerra napoleónica.

Bernardos nos dice que la edad de oro de Sangarcía correspondió al periodo de libre comercio de cereales (1765 a 1790); mientras Sangarcía aprovechó esta situación al máximo, Etreros, el pueblo arriero vecino, vivió este periodo en crisis. Sangarcía destacó en el medio español “por su tráfico y comercio de la arriería y trajino de granos” (p. 168),⁵ aunque la mayor parte de los pueblos vecinos y las autoridades consideraban que el papel que desempeñaba era nocivo, dada la especulación que realizaban en la compraventa de los cereales. Los tratantes de Sangarcía eran los primeros en acudir a adquirir el trigo con los labradores o en los mercados; almacenaban el grano en su pueblo o en otros lugares y lo sacaban a la venta cuando el precio se había elevado debido a una baja en la oferta. Tal fue la situación que Sangarcía se convirtió en un lugar de contratación y venta. Competía con el pósito madrileño y el banco de San Carlos que lo financiaba; llevaba las de ganar, pues poseía un magnífico conocimiento del mercado, sus propios medios de transporte y, por lo tanto, se estableció un juego de poder. Y a pesar de que las autoridades denostaban con frecuencia a los vecinos de Sangarcía, aceptaban que continuara con el abastecimiento del pósito, pues de otra manera la provisión de la corte se ponía en peligro.

De esta manera firmaban contratos de suministro al pósito, avituallaban a los panaderos, a los miembros del clero y de la nobleza, y si se presentaba la ocasión ampliaban sus mercados a otros lugares donde se les ofrecía el pago de un mejor flete. En ocasiones se suscitó el embargo de recuas para asegurar el abasto a Madrid, con la protesta y queja de los arrieros de Sangarcía, pero con la tregua de las autoridades que aceptaban elevar el pago del flete ante la consideración de la existencia de 1 500 animales que poseían. No contentos con el manejo que habían realizado hasta entonces, varios de ellos arrendaron los diezmos eclesiás-

⁵ Dicho por el corregidor de Segovia.

ticos, lo que les aseguraba un control mayor de los cereales y les generaba grandes beneficios. Entre las argucias que manejaban los tratantes de Sangarcía se encontraban “las ventas fingidas para subir los precios, las compras abusivas y en horario irregular, el almacenamiento y la adulteración de los granos” (pp. 191-192).⁶

Para fines del siglo XVIII la situación del abasto del trigo a Madrid era intolerable. El pósito tenía deudas de millones de reales e incluso debía dinero a algunos comerciantes arrieros de Sangarcía. Pero el abasto a Madrid continuaba siendo prioritario, y como una solución para atemperar la situación se nombró comisionado para la adquisición de trigo para el pósito madrileño a un vecino de Sangarcía, lo que evidentemente favoreció a sus habitantes al intentar éste el incremento del pago en los fletes, además de una significativa adquisición de trigo a los tratantes de su pueblo. La importancia que adquirió Sangarcía en el abasto de trigo a Madrid se pone de manifiesto al analizar las múltiples actividades desarrolladas por sus habitantes en este periodo; la actividad arrieril permitió en buena medida la complejidad y diversificación de su comercio. Sangarcía era un núcleo urbano variado, donde incluso varios de sus vecinos llegaron a fungir como administradores de las fincas y rentas de los grupos privilegiados, ocuparon cargos eclesiásticos o de funcionarios públicos o fueron artistas.

Al entrar al siglo XIX, concretamente en 1811, el pueblo arriero de Sangarcía se muestra como un lugar decadente, debido a la crisis sufrida por la arriería. Desde 1802 una crisis agraria de gran envergadura elevó el precio de la cebada desmesuradamente, además de presentarse escasez de pastos, lo que llevó a la arriería a un profundo deterioro; a ello se sumó el incremento en el precio del trigo, la hambruna seguida por una epidemia en la que falleció 15% de la población de Sangarcía (170 habitantes). Si todo esto no fuera suficiente, la guerra llevó a embargos y requisas en el transporte por la necesidad de avituallamiento de la tropa. La situación fue tal que de 130 recuas existentes quedaron sólo 19, llevando a Sangarcía a una profunda pérdida económica en la que los efectos de arrastre económico que había generado el transporte cayeron, predominando nuevamente la actividad agrícola, debido a la adquisición de tierras que habían realizado algunos habitantes del lugar con los beneficios que les había dejado el comercio y la arriería. Paralelamente su población empobreció y se profundizaron las desigualdades económicas.

Al estructurar su obra en tres partes, Bernardos nos proporciona un enfoque múltiple a través del tiempo y el espacio; por un lado nos da variadas perspectivas, bien desde la villa madrileña donde se genera la

⁶ Informe de un oficial de correos de la villa de Arévalo.

demanda o desde la meseta castellana que oferta sus cereales, incluyendo las aldeas de Sangarcía y Etreros que se abocaron al transporte y el comercio. La obra nos permite observar a lo largo del tiempo la gestación de diversos procesos, siempre con la amenaza latente de las crisis agrícolas y sus sucesivas consecuencias. Por un lado la demanda creciente de Madrid de abasto, y una oferta que responde con el cultivo de cereales en una amplia región y la forja de pueblos arrieros. La comprensión de estos dos paisajes nos ha permitido observar cómo se ha formado y consolidado el mercado y la complejidad inherente a ello. Además, la lectura nos ha permitido comprender la dinámica espacial, las dificultades que enfrentó, así como sus sucesivas adecuaciones. El ejercicio comparativo de problemáticas similares en España y México ha enriquecido nuestra perspectiva y nos ha permitido profundizar en aspectos que no habíamos detectado.

Para concluir quisiera destacar un par de dudas que me han surgido con la lectura: en la parte dedicada a la molienda, desde mi perspectiva, se realiza una descripción parca, y si bien los arrieros de Sangarcía y Etreros utilizaban "al menos 15 molinos" ubicados en la sierra del Guadarrama, e inclusive almacenaban allí cereal y harina, o pernoctaban frecuentemente sus recuas para continuar el viaje, no se nos revela el papel que desempeñaron estos molineros, salvo que en ocasiones hacían de hosteleros y proporcionaban, pienso, a los animales de los arrieros. Y destaco este tema ya que, en el Valle de México, los dueños de los catorce molinos de harina que se encontraban en sus laderas tuvieron en el siglo XVIII un papel fundamental en el control del mercado del Valle de México.⁷

El otro punto es cuando se habla de la edad de oro de Sangarcía. Queda perfectamente definido el papel que esta población desempeñó en este periodo, mientras que el de Etreros queda difuminado. ¿Cuáles fueron las razones de la crisis que padeció Etreros? Finalmente recomiendo ampliamente esta lectura y la considero indispensable para los estudiosos del abasto y del consumo.

Clara Elena Suárez Argüello
CIESAS

⁷ Gloria Artís Espriu, *Regatones y maquileros. El mercado de trigo en la ciudad de México (siglo XVIII)*, CIESAS, México, 1986 (Miguel Othón de Mendizábal).