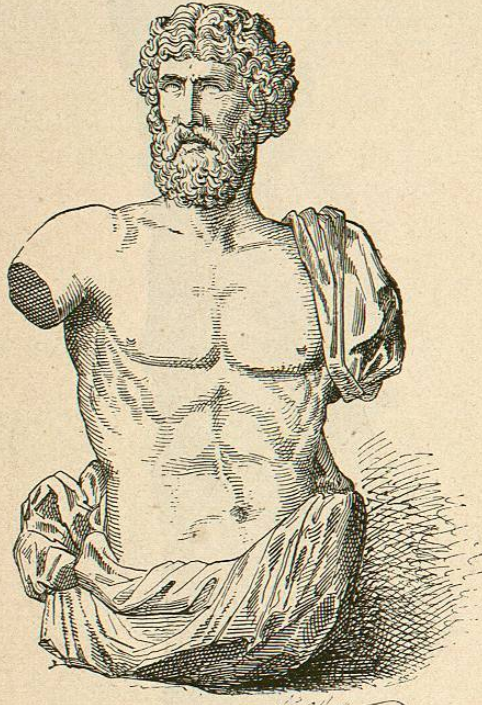


de guirnalda y la espada que había dado muerte al animal. Lyon, Burdeos, Narbona, Vence en los Alpes Marítimos, Tain en la ciudad de los alobroges y Die en la de los voconios nos ofrecen uno ó varios de estos monumentos; pero en ninguna parte abundan tanto como en Lectoure, en Aquitania, en donde el culto de la Gran Madre excitó, al parecer, los más vivos entusiasmos y reclutó el mayor número de adeptos. De treinta y nueve inscripciones descubiertas en aquella ciudad, veintidós son taurobólicas y se dividen, en su mayoría, en dos grupos referentes á dos taurobólos ofrecidos uno en 18



Torso de Júpiter. (Museo del Louvre.)

de octubre de 176 al emperador Gordiano y otro en 8 de diciembre de 241 al emperador Gordiano III: ambos se ofrecieron por mandato de los decuriones, pero al mismo tiempo que se realizaba el sacrificio público, asociábanse á ellos diversos habitantes, especialmente mujeres, haciendo celebrar otros taurobólos á sus costas y por la misma intención.

Sería en extremo interesante conocer el nivel alcanzado por la moralidad en medio de aquella efervescencia de las almas; pero á la historia no se le puede exigir, como muy acertadamente ha dicho Fustel de Coulanges, un juicio formal sobre el valor moral de los pueblos. Para averiguar la vida de los galo-romanos tenemos la literatura y la epigrafía; sin embargo, estos documentos no son dignos de una confianza absoluta, pues por un lado los epitafios no consignan los defectos y por otro los textos literarios se contradicen según los puntos de vista y el humor de sus autores. Lo único que positivamente se sabe y que resulta ser una verdad trivial, es que aquella sociedad era, como todas, una mezcla de mal y de bien: era laboriosa, aficionada á las labores intelectuales, ávida de creencias, capaz de preocupaciones desinteresadas; honraba las virtudes domésticas, el amor conyugal, la piedad filial, la solicitud de los amos por los esclavos y la abnegación de los esclavos

por los amos, y si bien es cierto que no siempre practicaba las virtudes que honraba, no lo es menos que de fijo no las habría honrado tanto si alguna vez no las hubiese practicado.

He aquí algunas inscripciones entresacadas de las de Lyon y Vienne: «A los dioses Manes y á la memoria eterna de Marcelina, hija de Solicia, alma muy pura y del más raro ejemplo. Murió á la edad de veinticuatro años, cinco meses y cuatro días, sin haber ocasionado el menor disgusto á su marido y contenta por ser la primera en ocupar su puesto en el sepulcro. Martinus, en vida, ha erigido esta tumba á su esposa muy amada y para sí mismo.»—«A los dioses Manes y á la memoria eterna de Matia Vera. Ha vivido conmigo treinta y seis años, tres meses y seis días, sin haberme ocasionado el menor disgusto. Nuestro largo amor ha fenecido roto por la muerte. ¡Ojalá que el destino nos hubiera llevado á ambos á la tumba al mismo tiempo.»—Un veterano del ejército de Germania se casó con una liberta, la cual expresa su agradecimiento hacia él en los siguientes términos: «Me ha mantenido con su trabajo y ha tenido para conmigo la benevolencia de un patrono y el cariño de un padre.» Unas veces es un padre ó una madre que lloran á su hijo: «Niño encantador, que los crueles destinos han mostrado á sus padres sin dárselo, para arrebatárselo con una muerte prematura. Vivió once años, seis meses y veintiséis días y ya brillaba en el estudio de las letras; era de todos querido por su gracia infantil, no menos que por su piedad filial, y anunciaba en tan corta existencia las promesas de un fruto glorioso y ha dejado á sus padres un dolor sin fin.»—Otras veces se trata de simples *alumni*, niños abandonados, recogidos por la caridad, que legalmente pertenecen á esclavos ó libertos y cuya pérdida arranca á sus padres adoptivos amargas lamentaciones: «Le había educado como á un hijo y hecho instruir en los estudios liberales... No ha podido disfrutar de sí mismo ni del porvenir que le estaba reservado, y si únicamente de esta tumba que para él y para sí misma le ha erigido una mujer desgraciada.»—Se ensalza en los jóvenes la castidad y la pureza: «A los dioses Manes y á la memoria eterna de Varenio Lupo... joven lleno de pudor. Vivió veintiún años, siete meses y quince días. Rota por los destinos, su juventud descansa aquí.»—«A los dioses Manes y á la memoria eterna de Vireyo Vitalis... joven de una habilidad maravillosa en el arte de trabajar el hierro... Vivió diez y nueve años, diez meses y nueve días... virgen y siendo por su cordura la admiración de sus amigos y de sus padres.»—«Debo á los dioses—decía Marco Aurelio—el haber conservado intacta la flor de mi juventud, el no haberme hecho hombre antes de la edad y aún algo después.» ¿No es conmovedor el hecho de encontrar los mismos escrúpulos delicados en un simple artesano (1)?

Ausonio nos introduce en la sociedad de la alta clase media; nacido en ella, nos ha hecho por sí mismo los honores de su familia en una serie de retratos que, aun suponiendo que están algo favorecidos, deben oponerse como contrapeso necesario á las declamaciones de Salviano. En esa misma Aquitania en donde un sacer-

(1) *Corpus inscript. latin.*, XIII, 2200, 2205, 1862, 1910; XII, 2039; XIII, 2037, 2036.

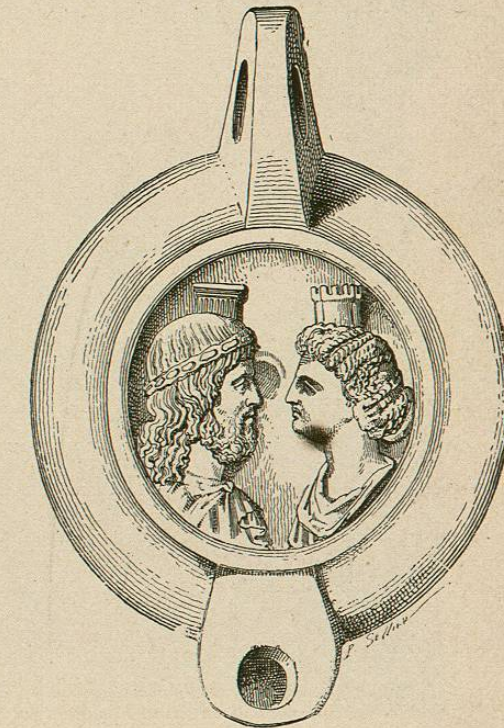
### CAPÍTULO III

#### LA ORGANIZACIÓN SOCIAL

I. Las clases urbanas. El comercio. Las vías de comunicación. Las corporaciones.—II. La aristocracia territorial y la plebe rural. La gran propiedad y los orígenes de la servidumbre.

#### I.—Las clases urbanas. El comercio. Las vías de comunicación. Las corporaciones (1).

La transición entre la sociedad gala, tal como nos es dado vislumbrarla en la época de la independencia, y la que le sucedió después de la conquista, escapa casi



Serapis é Isis. (Lámpara del Museo del Louvre.)

dote rigorista sólo quiere ver abismos de corrupción, el poeta bordelés nos presenta un hogar esencialmente honrado, grave, de buena posición y con todos los refinamientos de la más delicada cultura. Su padre era un médico famoso, lo cual no es lo mismo que un buen médico ni mucho menos que un médico sabio, puesto que la decadencia universal no había respetado el arte de Galeno; pero su carácter valía más que su talento. Vivió como un sabio, modesto en sus deseos, á pesar de haber también llegado, antes que su hijo, á las más altas funciones; económico sin avaricia, bienhechor, caritativo con los pobres, respetado y amado por todos. En esa galería, los tipos femeninos son tal vez los más interesantes y variados. Muy lejos de ocupar en la casa una situación humilde y de inferioridad, como generalmente se cree con sinrazón manifiesta, la mujer tiene allí reservado un puesto eminente. La madre del poeta era la virtud misma, seria sin austeridad, y gobernaba su hogar con una mezcla de rigor y de dulzura. Su cuñada, amable, risueña, bonita, mal casada con un hombre ligero, descuidado, había tenido que asumir la gestión de la fortuna común y «jamás cubrió su frente la más leve nube que pudiera hacer creer en la apariencia de un reproche.» Dos de sus tías habían permanecido solteras, la una para juntar dinero y la otra con miras más elevadas, para estudiar «como un hombre.» Y en efecto, habíase dedicado á la medicina, impulsada por el ejemplo ilustre que á su lado tenía, creándose de esta suerte una existencia independiente y empleada con provecho; al mismo tiempo había sido una segunda madre para su sobrino, quien recuerda emocionado su solicitud y su cariño.

El síntoma alarmante para aquella sociedad no son las costumbres, sino una especie de debilidad y una á modo de languidez creciente en el pensamiento especulativo y en la acción cívica. Este síntoma ya lo hemos observado en el orden intelectual, en el que no encontramos ninguna iniciativa, ningún esfuerzo, ninguna regeneración, limitándose toda la actividad á repetir lo que ya se ha dicho. Igual atonía se ve en la vida pública: la aristocracia administra, no gobierna; cumple su misión de una manera maquina, pasiva, servil, siempre dispuesta á someterse á los acontecimientos que no ha dirigido y á los amos que no ha creado; posee riquezas, conocimientos, todo cuanto necesita para mandar, pero le falta el gusto del mando. Desde este punto de vista, nada tan significativo como el desprecio que le merece el servicio militar; su desertión del ejército en una época en que éste es la única fuerza viva, da la medida de sus aptitudes y de sus ambiciones.

La energía humana se ha desviado hacia otro objeto: las cuestiones religiosas, al avanzar hasta el primer término, han empujado á la sombra todo lo que en otro tiempo monopolizaba la atención de los hombres; este será en lo sucesivo el campo de batalla para las inteligencias y las voluntades. ¿Qué valen ya ante estas preocupaciones ultraterrestres la ciencia y la política? Una y otra han sido abandonadas y ambas por las mismas razones; y este estado de espíritu nos da la clave de muchos problemas, pues él determinó la debilidad de Roma contra los bárbaros, aseguró el éxito de las religiones orientales y preparó el triunfo de la que debía eclipsarlas á todas, la religión cristiana.

por completo á nuestra consideración. El régimen del clan no podía subsistir bajo la dominación romana, así es que si bien encontramos aún la antigua clientela en el Norte, en el año 21 después de J. C., cuando la rebelión de Floro (2), la vemos luego transformarse, apareciéndose en lo sucesivo la misma constitución so-

(1) FUENTES.—Sobre el comercio, además de los textos epigráficos, Estrabón, IV, 1-4. Plinio, *Historia Natural*, etc.—Respecto de las vías de comunicación, además de las piedras miliarias publicadas en el *Corpus inscript. latin.*, *Itinerarium Antonini*, edición Parthey et Pinder, 1848, y *Table de Peutinger* (véase más abajo).—Acerca de las corporaciones, *Digesto*, L, 6, 3-4. *Código Teodosiano*, especialmente libro XIV. Los textos epigráficos en Waltzing, III (véase más abajo).

OBRAS DE CONSULTA.—Sobre el comercio, Desjardins, *Géographie de la Gaule*, I, 1876. Pigeonneau, *Histoire du commerce de la France*, I, 1885. Véase también el libro II, capítulo I, párrafo 1.—Respecto de las vías de comunicación y de los viajes, Desjardins, obra citada, IV, 1893. *Géographie de la Gaule d'après la table de Peutinger*, 1869. Jullian, *Routes romaines et routes de France*, «Revue de Paris», 1900. Friedländer, *Darstellung aux der Sittengeschichte Roms*, II, quinta edición, 1881.—Acerca de las corporaciones, Levasseur, *Histoire des classes ouvrières en France*, I, segunda edición, 1900. Waltzing, *Etude historique sur les corporations professionnelles chez les Romains*, 1895-1899.

(2) Tácito, *Anales*, III, 42.

cial que en el resto del Imperio. Ciertamente no dejó de ser profundamente aristocrática, pero las relaciones de subordinación entre los hombres se modificaron y hubo, como en todas partes, esclavos, libertos, plebeyos libres y nobles de diversos grados cuya condición determinó la ley romana.

Las clases inferiores elevaronse por el trabajo, y afuyendo á las ciudades que acababan de formarse, formaron en ellas una clase mercantil é industrial, activa y próspera.

La primera materia no faltaba: la agricultura hizo rá-

dos, pues los galos que los consumían en el mismo país los echaban á perder con toda clase de preparaciones. La viticultura sufrió, fuera de la Narbonense, una larga suspensión, y aunque desde principios del siglo III se extendió por el valle del Saona, el emperador Probo (276-282) fué quien derogó resueltamente en toda la Galia las disposiciones restrictivas dictadas por los procónsules de la República y renovadas todavía por Domiciano. La celebridad de los viñedos del Bordenés data de fines del Imperio, y á partir de aquella fecha empezamos á oír hablar de los vinos del Mosela. La bebi-



Mithra. (Museo del Vaticano.)

pidos progresos; el trigo abundó lo suficiente para poder ser exportado á Italia; la cebada, el mijo y sobre todo el lino se cultivaron con muy buenos resultados, y el cultivo de la vid, que había de ser uno de los más importantes elementos de nuestra riqueza nacional, se propagó en muy poco tiempo. Los masalotas habían introducido esta planta en el Sudeste, en donde se había extendido con gran rapidez; pero los romanos, apenas entraron en la Galia, prohibieron su cultivo, así como el del olivo, á fin de defender los intereses de la producción italiana. Sin embargo, esta medida proteccionista, que constituye una rareza en la historia de Roma, no se aplicó sino de una manera muy incompleta, que permitió una amplia tolerancia por lo que á la Narbonense se refería. A fines del siglo I, Plinio menciona los vinos de esa provincia y en particular el que se cosechaba entre los viennenses en aquella parte de su territorio que se denomina «Côte-Rôtie» y que todavía goza de gran fama por este concepto: aquel vino tenía natural ó artificialmente un sabor de pez muy apreciado en Roma, en donde se vendía á muy elevado precio. Los demás vinos de la región, aparte de los de Beziers que tenían una reputación local, sólo eran medianamente estima-

da popular era una especie de cerveza (*cervoise*) que aún en tiempo de Juliano estaba muy en uso en París.

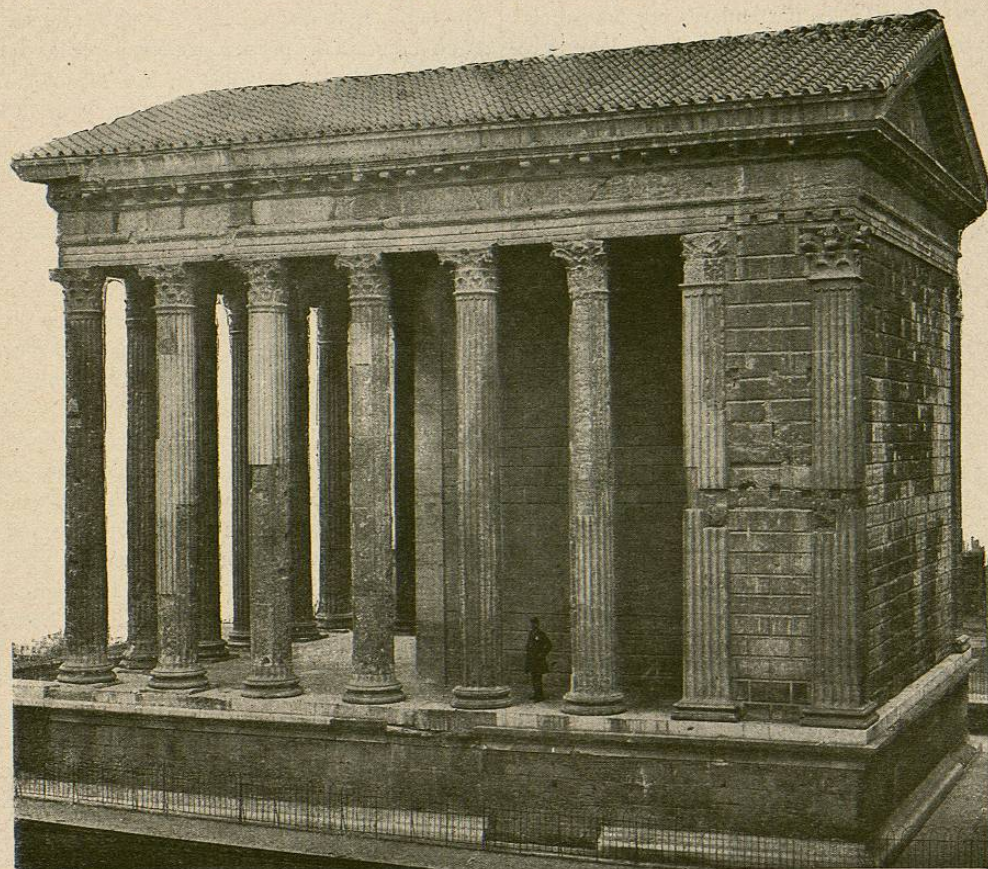
Los bosques daban gran cantidad de maderas de construcción; abundantes pastos servían para la cría de ganado; los caballos de Bélgica proporcionaban una excelente remonta para el ejército; la lana de los carneros era de primera calidad; los jamones de la Sequania eran muy solicitados y los gastrónomos hacían gran aprecio de las ostras del Medoc.

No menos rico era el subsuelo: los Pirineos surtían de mármoles, y si la explotación de las arenas y de las rocas auríferas empezaba á declinar, las demás industrias mineras, ya florecientes antes de los romanos, estaban en plena actividad. Extraíase el cobre en los Pirineos y en el país de los centrones, en los Alpes; el plomo argentífero en el Rouergue y en el Gevaudañ, el estaño en el Lemosín y el hierro en el Perigord y en el Berry.

La metalurgia seguía siendo la industria original de la Galia y á ella hay que añadir la fabricación de los tejidos de lino y de lana: las telas de Cahors para velas de barco y ropas de cama eran las primeras en todo el Occidente; los paños de Saintes, de Langres, de Tournoy

y de Arras tenían gran demanda, siendo expedidos no sólo en bruto, sino que también en ropas confeccionadas que propagaban las modas galas: así es que los sayos, las capas con capuchón ó cucullas y las túnicas llamadas *caracallas* se usaban en Italia y en otras partes. Puede decirse que la industria de la Galia promovió una revolución en el traje y en las costumbres de los romanos: Plinio nos dice que éstos, antes de conocer las telas de Cahors, se acostaban sobre la paja; y lo

das algunas, pero de modo que presentaran una aglomeración en extremo compacta, orladas de grandes construcciones de morrillo que las afirmaban sobre sus costados y que descansaban, á un metro ó más de profundidad, sobre una capa de grava, de betón, de bloques de asperón ó de escorias de hierro, según los recursos del terreno. En segundo lugar, su trazado era mucho más atrevido, pues así como nuestros ingenieros, ganosos de ahorrar esfuerzos, buscan el suelo más re-



Templo de Augusto y Livia en Vienne (fachada lateral)

mismo sucedió con el material de acarreo, que tomó de los galos el *petoritum*, carro de cuatro ruedas tirado por mulos, y aquellos grandes vehículos para viajes denominados *essedae* y *redae*.

Para sacar partido de esas riquezas necesitábanse vías de comunicación, y aun cuando no carecía de ellas la Galia independiente, eran simples senderos más ó menos practicables cuya construcción no obedecía á ningún plan de conjunto. Las carreteras propiamente dichas, bien construídas, según un pensamiento director y sistemático, datan de la dominación romana. Comenzados los trabajos por la República en la Galia del Sudeste, fueron reanudados en tiempo de Augusto con toda la amplitud que requería la extensión de la Transalpina á los países conquistados por César. Por orden suya trazó Agripa las líneas de una vasta red, tan bien concebida, que todavía subsisten sus rasgos fundamentales en el trazado de nuestras carreteras nacionales y de nuestras vías férreas. Las vías romanas diferían de las nuestras bajo dos conceptos: en primer lugar eran mucho más sólidas, empedradas las más de ellas con anchas losas cuidadosamente aplanadas y ajustadas, engrava-

sistente y siguen con preferencia los caminos trazados por la naturaleza en las curvas de los valles, la vía romana, en vez de sortear el obstáculo, lo embestia de frente, escalando las mesetas ó hundiendo sus potentes cimientos en el fango de los pantanos. Esas calzadas magníficas ponían de manifiesto con más elocuencia que cualquier otro monumento ante los ojos de las poblaciones la majestad del Imperio que, aun después de tantos siglos, puede verse todavía en los restos de aquellas obras esparcidos por todos los puntos de la Galia y por las más lejanas provincias. Y los emperadores comprendían perfectamente que por ellas se sostenía la vida de aquel gran cuerpo, ya que no cesaron de conservarlas con infatigable celo hasta el último instante. Sólo la invasión pudo detenerles cuando todavía se esforzaban por reparar los daños que había ocasionado.

La apertura de esas vías de comunicación fué el verdadero punto de partida de la transformación de la Galia y significó un cambio comparable al que á mediados del siglo XIX operó en nuestras costumbres la construcción de ferrocarriles. No es exageración decir que nunca, antes de nuestra época, fueron más fáciles y más fre-

cuentes entre los países civilizados. Cierta que no existía un servicio público ni para las cartas ni para los viajeros; cierto también que el correo imperial, perfectamente organizado, sobre todo desde Adriano, con sus administradores especiales, sus prefectos de transportes (*praefecti vehicularum*) destinados dos de ellos a la Galia, uno para la Narbonense, Lyonense y la Aquitania, y otro para la Bélgica y las dos Germanias, funcionaba únicamente para las necesidades del Estado y era más bien oneroso que útil a los particulares por las gabelas que les imponía; pero afortunadamente había las empre-



El Sol. (Medallón de mármol, Museo del Louvre.)

sas particulares que estaban perfectamente montadas y cuya velocidad ha sido calculada, tomando por base varios datos, en 40 ó 50 millas por hora, ó sea un término medio de 60 kilómetros.

Bastará que mencionemos las arterias principales, haciendo caso omiso de los caminos secundarios.

Cinco grandes vías conducían de Italia a la Galia: dos se dirigían al Norte, al Este la carretera del Splügen con bifurcación por Constanza hacia Basilea, y al Oeste la del Gran San Bernardo y del Valais, que se dividía en dos ramales, uno de los cuales iba a Ginebra y a Lyon, al paso que el otro, siguiendo la margen septentrional del Lemán, pasaba por Avenches y se reunía en Basilea con el anterior, que también terminaba en esa ciudad. Seguía luego esta carretera la orilla izquierda del Rin por Estrasburgo, Worms, Maguncia y Colonia hasta Leyde, y en la meseta helvética desviábase de ella un ramal que por Pontarlier llegaba a Besanzón y a Langres. Tres carreteras se dirigían al Sudeste de la Galia: la situada más hacia el Norte tenía el mismo punto de partida que la del Valais; arrancaba de Aosta, franqueaba el Pequeño San Bernardo, seguía el valle del Isère y en Vienne se unía a la carretera de Lyon. La segunda, por el paso de Suse y el monte Genevre, se dirigía por un lado a Valence, Vienne y Lyon, por la garganta del Lautaret y los valles del Romanche, del Drac y del Isère, y por el

otro seguía el valle del Durance y daba la vuelta por Cavaillon y Arlés. La situada más hacia el Sur, que era la continuación al otro lado de la Italia de la vía llamada Aureliana, costaba el Mediterráneo hasta Frejus, penetraba en los valles del Argent y del Arc y tocaba en Arlés, por Aix, con una bifurcación que iba a Marsella.

El punto de intersección de las vías del Sudeste estaba en Arlés y en Lyon. En Arlés se juntaban dos de las carreteras de Italia, la del monte Genevre y la vía Aureliana. Esta última, con el nombre de vía Domiciana en memoria del primer procónsul que las había abierto ó consolidado a la romana, prolongábase hacia España por Nimes, Beziers, Narbona y la garganta del Perthus y tenía un ramal hacia el Oeste que se dirigía al Garona y a Burdeos. Finalmente, de Arlés arrancaba la vía que remontaba la orilla izquierda del Rin hasta Lyon, ciudad que era un centro más importante que Arlés, puesto que directa ó indirectamente todas las carreteras de la Galia iban a converger a ella. Lyon se comunicaba con Italia por las tres vías alpestres del monte Genevre, del Pequeño San Bernardo y por el Gran San Bernardo, y por esta última, así como por la de Besanzón a Pontarlier, con el país de los helvecios, y era la cabeza de línea de las carreteras que conducían al Norte y al Oeste: la de Burdeos, por Clermont, Limoges y Perigueux; la del Loira por Bourges y Orleans, y la del Sena por Autin, Auxerre y París; la de la Mancha, que se separaba de la anterior en Auxerre y por Reims y Amiens llegaba hasta el puerto de Boulogne, y las dos vías del Rin por Besanzón, Basilea y Estrasburgo y por Langres, Toul, Metz, Tréveris y Colonia.

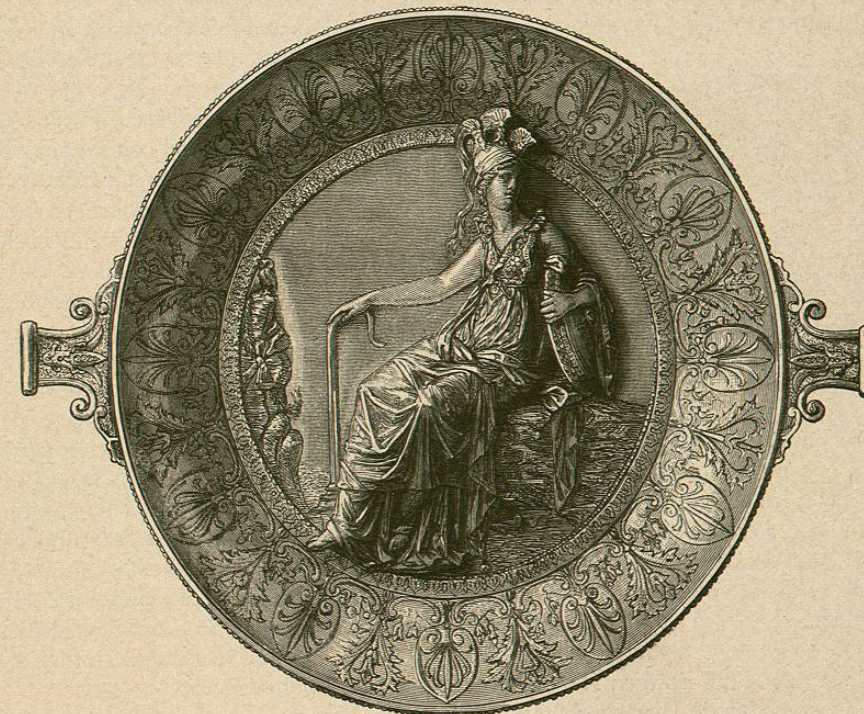
Tréveris, Metz, Reims y Orleans eran centros de comunicación: a Tréveris iban a parar las dos carreteras de Reims y Lyon, y de allí partían también, formando abanico, las de Maguncia y Colonia; en Metz cruzábase con la vía de Lyon a Tréveris la de Reims a Estrasburgo, la única que atravesaba los Vosgos, en Saverne; Reims era la clave de los caminos del Noroeste, y Orleans la de los del Oeste y del Sudoeste. Estas últimas se encontraban en Burdeos, desde donde arrancaban, además de la que por la Auvernia llegaba a Lyon, la carretera de Bélgica, por Saintes, Poitiers, Tours, Chartres, París, Soissons y Reims, la de España por Dax y los Pirineos occidentales, que hacía pareja con la vía Domiciana, y por último una cuarta vía, señalada anteriormente, que se reunía con la Domiciana por la garganta de Naurouse.

Las vías fluviales eran muy frecuentadas y lo fueron más todavía cuando la creciente descomposición de la sociedad galo-romana hizo menos seguras las terrestres. Mas ya lo habían sido en todos tiempos y sabido es, por otra parte, que este modo de circulación ha continuado estando muy en uso en nuestro país casi hasta el establecimiento de los ferrocarriles. Ya Estrabón admiraba la disposición de nuestros ríos y las facilidades que ofrecían para comunicarse entre sí, y por esto es tanto más de extrañar que los romanos no pensaran en completar por medio del arte este don de la naturaleza. Mario había facilitado por medio de un canal el acceso al delta del Ródano, y Druso y Corbulón ejecutaron obras del mismo género en las bocas del Rin y del Mosa; pero de esto a un sistema de canalización interior mediaba una gran distancia. La única tentativa que

se hizo en este sentido fué la de L. Antistio Veto, legado de la Germania superior en tiempo de Nerón, el cual proyectó unir por medio de un canal el Saona y el Mosela, es decir, el Mediterráneo y el Océano; pero este proyecto, tan digno de interés, fracasó a consecuencia de un conflicto de poderes suscitado por el legado de Bélgica (1), y no volvió a hablarse de él en lo sucesivo.

Muchas ramas del trabajo tenían una organización corporativa, advirtiéndose en esto la influencia de las

la existencia. Durante mucho tiempo el gobierno imperial les fué poco favorable, pues sin duda se acordaba del papel que habían representado en los disturbios de los últimos días de la República; pero a medida que se consideró más consolidado fué cediendo en sus rigores aunque sin liberalizarse gran cosa. Hizo, sin embargo, desde un principio una excepción en favor de dos clases de colegios, los funerarios y los profesionales; los primeros fueron autorizados en masa, con ciertas reser-



Fuente de plata en parte dorada, hallada en Hildesheim. (Museo de Berlín.)

costumbres esencialmente romanas que se habían propagado rápidamente a las provincias. La gente modesta era aficionada a esas agrupaciones intermediarias entre la vida de familia demasiado estrecha y el círculo sobradamente amplio de la ciudad ó del Estado, en las cuales respiraba aquella una atmósfera más íntima y más cálida. Aquella sociedad aristocrática era dura para los humildes, para los artesanos, para todos los que vivían de ocupaciones llamadas serviles, entre las cuales venía incluido el comercio; de aquí la necesidad que estas clases sentían de reunirse, de ponerse en contacto, de contrarrestar la indiferencia y el desdén con la fuerza que presta la asociación. No se asociaban animados de un espíritu de caridad para socorrer a los pobres y a los esclavos, ideal nuevo reservado a las sinagogas judías y a las iglesias cristianas; mas no por esto dejaba de imperar en esas corporaciones, en esos colegios «un espíritu» de solidaridad, de simpatía recíproca, que hacía más dulce

vas, como, por ejemplo, con la prohibición de celebrar más de una sesión cada mes; los otros pudieron serlo aisladamente bajo determinadas condiciones.

Los colegios funerarios eran los que revestían menos prestigio, viéndose en ellos hasta esclavos, pues la antigua esclavitud, que no era hija de una particularidad de raza ó de color, no abría un abismo entre el esclavo y el hombre libre. Aparte del punto de vista jurídico, la diferencia entre el plebeyo miserable y el esclavo era insignificante y no siempre ventajosa para el primero. El fin de estas asociaciones explica su composición: tratabase de asegurar a los que de ellas formaban parte una sepultura decente con los honores que eran su acompañamiento obligado; la gente pobre que no podía costearse este lujo, los libertos y los esclavos cuyos patronos y amos no eran bastante ricos ó bastante generosos para pagarlos de su bolsillo, corrían peligro de ser enterrados confundidos unos con otros en la fosa común, perspectiva que, como es sabido, resultaba insoportable dentro del modo de pensar de los antiguos. Pues bien,

(1) Tácito, *Anales*, XIII, 53.