

ISTITUTO CENTRALE PER L'ARCHEOLOGIA

ISTITUTO CENTRALE PER IL CATALOGO E LA DOCUMENTAZIONE

*Workshop**A un anno dalle "Linee guida per il trattamento dei resti umani"*

5 luglio 2023; Roma, Complesso Monumentale del San Michele

PRE-ATTI / PRE-ACTS

PRISCA SOLAINI*, FRANCESCO PREZIOSO**, CRISTINA GENOVESE***,
PAOLA FRANCESCA ROSSI***UNO SCHELETRO A METÀ:
NUOVI APPROCCI ETICI APPLICATI AI RINVENIMENTI DEI RESTI
SCHELETRICI UMANI IN CONTESTI ARCHEOLOGICITHE HALF SKELETON:
NEW ETHICAL APPROACHES APPLIED TO THE DISCOVERY OF HUMAN
SKELETAL REMAINS IN ARCHAEOLOGICAL CONTEXTS**Parole chiave:** Bioarcheologia, Osteobiografia, Archeologia preventiva, Necropoli, Etica.

L'area circostante l'aeroporto Leonardo Da Vinci di Fiumicino è stata da sempre interessata da lavori pubblici per ampliamenti e per l'adeguamento della rete viaria limitrofa.

In un recente intervento di archeologia preventiva (2019-2020), legato proprio a lavori di adeguamento della viabilità, è stata portata alla luce una piccola zona sepolcrale databile tra III-IV secolo d.C. (HAYES 1972). Tale area, che suggerirebbe la pertinenza a un insediamento di tipo rurale, si configura come zona funeraria ad inumazione con fosse scavate nel banco sabbioso e sembrerebbe essere in relazione con un sistema di canalizzazione e riempimento individuato a circa 50 metri di distanza (*fig. 1*).

La maggior parte delle sepolture erano deposte direttamente nella terra, ma si nota la presenza di *enchytrismos*, in un caso pertinente a un individuo infantile (SCHEUER, BLACK 2004), mentre un paio di individui adulti sono stati rinvenuti in abbinamento a pance di anfora, disposte con funzione di contenitore del corpo o a copertura dell'inumato.

La quasi totale assenza di corredo e la modalità di deposizione molto essenziale potrebbero essere indicatori di un ceto sociale umile; non si può comunque escludere che la mancanza di suppellettile sia anche da imputare a manomissioni subite dal contesto nel corso dei lavori per la realizzazione delle infrastrutture stradali realizzate, a più riprese, nel corso degli ultimi cinquant'anni.

Lo scavo ha rivelato fin da subito elementi di complessità nell'interpretazione. Un primo problema interpretativo è dato dalla disposizione delle sepolture che appaiono concentrate in uno spazio molto ristretto e sono talvolta sovrapposte parzialmente o totalmente; alcune sepolture, inoltre, risultano tagliate dallo scavo delle fosse per le nuove deposizioni (DUDAY 2005 e DUDAY 2009).

Altra importante problematica è, come già accennato, legata all’impatto dei lavori di sbancamento dell’area avvenuto verso la fine degli anni Cinquanta, in occasione della prima costruzione della tratta autostradale Roma-Fiumicino, e poi negli anni Novanta per la realizzazione del viadotto ferroviario. In fase di scavo, infatti, è stata messa in luce proprio una parte del vecchio tracciato dell’autostrada realizzato nel 1958, in concomitanza con l’inizio dei lavori per la costruzione dell’aeroporto stesso, tracciato poi ricoperto quando l’edificazione del viadotto ferroviario ne deviò il percorso (fine anni Ottanta).

A complicare ulteriormente la situazione per lo scavo e il recupero dei resti scheletrici, lo strato sabbioso in cui erano le sepolture si presentava ricco di concrezioni calcaree che hanno, in alcuni casi, coinvolto parte delle ossa, inglobandole e rendendone molto difficoltosa l’asportazione.

In fase di scavo sono state riconosciute in tutto 10 fosse disposte su più livelli; di queste una (T6) non era una sepoltura ma una fossa di canalizzazione, la T1, con ogni probabilità distrutta durante i lavori di sbancamento per la costruzione dell’autostrada, ha restituito pochissimi resti; la T7, che in una fase iniziale dello scavo sembrava una sepoltura bisoma, è invece l’insieme di due deposizioni distinte parzialmente sovrapposte in cui l’individuo posto più in alto con tutti gli elementi in continuità anatomica è in giacitura primaria, mentre quello più in basso, precedente in senso temporale, è in giacitura secondaria in quanto interessato da manipolazioni e spostamenti di elementi scheletrici allo scopo di creare lo spazio per la nuova deposizione (fig. 2).

Emblematico è il caso della sepoltura “T10” (fig. 3), trovata in una seconda fase dello scavo, scoperto durante lo scavo della T2, la sepoltura infantile in *enchytrismos*. Il cranio di questo individuo, un individuo adulto di sesso maschile (WHITE *et.al.* 2011), è stato messo in luce togliendo la parte del vaso che poggiava sul banco sabbioso. Nel mettere in luce l’individuo ci si è resi conto che tutta la parte inferiore dello scheletro, a partire dalle ossa del bacino, si trovava intrappolata nel massetto di cemento gettato per la costruzione della strada del 1958, rendendo così impossibile lo scavo nonché il prelievo delle ossa.

“Lo scheletro a metà” pone l’accento su quelle tematiche di carattere etico sulla gestione dei resti umani da scavo archeologico indicando una modalità di comportamento allo stato attuale da considerare aberrante.

Oggi, le Linee Guida del MIC costituiscono uno strumento essenziale per un corretto approccio alla gestione dei resti umani antichi rinvenuti durante gli scavi, soprattutto nelle situazioni emergenziali. Queste infatti prevedono non solo un iter da seguire per il corretto scavo e la salvaguardia delle informazioni biologiche contenute nei tessuti scheletrici, ma restituiscono agli individui dignità ed importanza, nel rispetto e nella successiva valorizzazione grazie allo studio e divulgazione delle conoscenze ottenute (MIC 2022).

English version

Key words: Bioarchaeology, Osteobiography, Preventive archaeology, Necropolis, Ethics.

The area surrounding the Leonardo Da Vinci Airport in Fiumicino has always been interested by public works for the arrangement of the surrounding road system.

In a recent intervention of preventive archaeology (2019-2020), a small burial area dated between the III-IV century AD (HAYES 1972) was uncovered. Probably connected to a rural settlement, it could perhaps be related to the canalization and filling system emerged about 50 meters away (*fig. 1*).

The area is configured as a small inhumation funerary context with pits dug into the sandy bank. Most of the burials were placed directly in the earth, but there is the presence of one *enchytrismos*, in a case relevant to an infant (SCHEUER, BLACK 2004), while a couple of adult individuals were found in combination with belly amphora, arranged two serve as a body containers or to cover the inhumed.

The lack of grave goods and the straightforward method of deposition could be read as indicators of a humble social class. However, it cannot be ruled out that the lack of furnishings can also be attributed to tampering that the context in question may have undergone in the course of the road infrastructure works that have been carried out, on several occasions, over the last fifty years. The excavation immediately revealed elements of complexity.

A first interpretative problem is given by the disposal of the burials which appears concentrated in a very small area. This resulted sometimes in partially or totally overlapping; some burials, moreover, are cut by the excavation of the pits for the new depositions.

Another important issue is, as already mentioned, linked to the impact of the excavation in the area in the late 1950s, during the first construction of the Roma-Fiumicino motorway highway, and then in the 1990s for the construction of the railway viaduct.

In fact, during the excavation phase was brought to light a part of the old motorway route built in 1958, connected with the start of the works for the construction of the airport itself. This route was then covered when the construction of the railway viaduct deviated its course (in late 80s).

To further complicate the situation for the excavation and the recovery of skeletal remains, the sandy layer where the tombs were placed is rich in limestone concretions which, in some cases, involved part of the bones, engulfing them and making their removal very difficult.

During the excavation a total of 10 pits arranged on several levels were identified; one of these (T6) was not a burial but a drainage ditch. The T1, was in all probability destroyed during earthworks for the construction of the motorway and has returned only very few remains. T7 (*fig. 2*), which in an early stage of the excavation looked like a bisome burial, is instead the set of two distinct, partially overlapped deposits in which the individual placed higher with all the elements in anatomical connection is in the primary position, while the lower one, preceding in a temporal sense, it is in a secondary position as it is involved in the manipulation and displacement of skeletal elements in order to create space for the new deposition (DUDAY 2005 e DUDAY 2009).

Emblematic is the case of burial "T10" (*fig. 3*), found in a second phase of the excavation, discovered during the excavation of T2, the infant burial in *enchytrismos*. The skull of this individual, an adult male (WHITE, FOLKENS 2005), was brought to light by removing the part of the pot that rested on the sandy bank. In uncovering the individual, it was realized that the entire lower part of the skeleton, starting with the pelvic bones, was trapped in the cement screed cast for the construction of the 1958 road, thus making excavation as well as bone harvesting impossible.

“The half skeleton” emphasizes the ethical issues surrounding the management of human remains from archaeological excavations, pointing out a mode of behavior that is currently considered aberrant.

Today, the MIC Guidelines are an essential tool for a correct approach to the management of ancient human remains found during excavations, especially in emergency situations. These in fact provide not only a procedure to be followed for the correct excavation and preservation of the biological information contained in the skeletal tissues, but also restore dignity and importance to the individuals, in respect and subsequent valorization through the study and dissemination of the knowledge obtained (MIC 2022).

*Antropologa ricercatore indipendente
prisca.solaini@gmail.com

*Archeologo ricercatore indipendente
francescoprezioso68@alice.it

*MiC-Parco Archeologico di Ostia Antica
cristina.genovese@cultura.gov.it
paolafrancesca.rossi@cultura.gov.it



1. TRINCEA 3 IN CORSO DI SCAVO (PA-Oant) / TRENCH 3 DURING THE EXCAVATION (PA-Oant)



2. Tomba 7: dettaglio dei due individui affiancati (PA-Oant) / Tomb 7: detail of the two individuals (PA-Oant)



3. TOMBA 10: “LO SCHELETRO A METÀ” (PA-Oant) / TOMB 10: THE “HALF SKELETON” (PA-Oant)

Bibliografia / References

DUDAY 2005: H. DUDAY, *Lezioni di archeotanatologia. Archeologia funeraria e antropologia di campo*, Parigi-Roma.

DUDAY 2009: H. DUDAY, *The Archaeology of the Dead: Lectures in Archaeoethanatology*, Oxford.

HAYES 1972: J.W. HAYES, *Pottery*, Rome.

MALLEGNI, LIPPI 2009: F. MALLEGNI, B. LIPPI (a cura di), *Non omnis moriar*. Roma.

MiC 2022: *I resti scheletrici umani: dallo scavo, al laboratorio, al museo*, Roma.

SCHEUER, BLACK 2004: L. SCHEUER, S. BLACK, *The juvenile skeleton*, San Diego.

WHITE *et al.* 1972: T. D. WHITE, M.T. BLACK, P.A. FOLKENS, *Human osteology*, San Francisco.