

Lilibeo (Marsala), l'insula I di Capo Boeo: eccezione urbanistica e monumentale *domus* urbana

di

Enrico Caruso

La città punica di Lilibeo (Marsala) che, com'è noto, occupa la punta occidentale della Sicilia, è stata oggetto di studi specialistici già dall'Ottocento; l'impianto urbano dell'antica città, però, è stato chiaramente delineato in massima parte mediante l'interpretazione delle foto aeree (fig. 1) da G. Schmiedt¹ solo nel 1963. Nel suo originale lavoro (tav. 1), quest'ultimo, inseriva Lilibeo tra le città dall'impianto "a cardì e decumani", modello di tipo italico o romano, in virtù di una vaga somiglianza tra il disegno della città siciliana con la pianta della città di Cartagine. Tale lettura, ampiamente accreditata successivamente tra coloro che hanno condotto gli studi successivi su Lilibeo, non era tuttavia del tutto corretta e solo recentemente l'impianto della città è stato riconsiderato da chi scrive nei suoi presupposti culturali e dimensionali². Oggi conosciamo l'organizzazione dell'impianto di Lilibeo in modo meno approssimato e, soprattutto, possiamo ritenere che il disegno della città sia meglio attribuibile ai canoni greci, ai piani urbanistici di tipo ortogonale cosiddetti per *strigas*³.

L'IMPIANTO URBANO

Il pieno rispetto delle particolarità orografiche offerte dal sito, che nella sua maggiore altitudine odierna raggiunge i 20,00 m slm, ha consentito agli urbanisti fenicio-punici del IV sec. a. C. la realizzazione di una città secondo un ordinato sistema di *strigae* (tav. 2). Esse sono individuate da sei *plateiai* principali, e da almeno tre secondarie⁴, disposte secondo una direzione NW-SE, perciò parallele alla costa meridionale della città, e da 23 *stenopoi* ortogonali alle prime e seguenti la massima pendenza del terreno⁵.

Il disegno delle strade antiche, riportato nella tav. 2, interessa anche la città medievale di Marsala,

che com'è noto si sovrappone quasi per intero su parte della città antica, in particolare in un quadrilatero compreso tra i due bracci del fossato, la *plateia* E e lo stenopos 10. L'impianto di origine antica sovrapposto e confrontato con il tessuto urbano esistente ha consentito di verificare la corrispondenza tra le antiche strade puniche e quelle della città contemporanea ed ha fornito indicazioni utili per formulare l'ipotesi dell'impianto qui proposto. Rispetto al tracciato antico le strade moderne risultano a volte fuori asse, leggermente divergenti o pressoché parallele; in alcuni casi il tracciato punico si è a volte conservato in stretti e profondi cortili di origine medievale, quasi certamente antiche strade rimaste in uso quasi ininterrottamente, benché riorganizzate in un nuovo modello culturale di matrice islamica. Laddove il tracciato viario antico non trovava alcuna sopravvivenza, esso non è stato riproposto.

Gli isolati che compongono il disegno della città di Lilibeo e che ricorrono con maggiore frequenza hanno un modulo variabile pari a 1×3 e 1×4 ⁶. L'unità di misura utilizzata quasi certamente al momento della fondazione della città, era il cubito punico pari a 0,5218 metri⁷, per cui avremo nel primo caso 60 cubiti per la larghezza e 200 cubiti per la lunghezza e nel secondo 60 cubiti per la larghezza e 240 cubiti per la lunghezza. Per quanto attiene alle strade dell'impianto originario ci troveremo di fronte a *plateiai* ampie 12 cubiti (circa 6,00-6,50 m) e *stenopoi* larghi 10 cubiti (5,00-5,20 m)⁸.

Alcune delle precedenti misure si apparentano con altre ampiamente usate in ambito punico, come ad esempio nel quartiere di Byrsa, a Cartagine, fondato agli inizi del II sec. a. C. e studiato da S. Lancel, dove gli isolati hanno prevalentemente un rapporto pari a 1×2 e precisamente 30 per 60 cu-