



Fig. 7 - Il cantiere degli scavi (a sud di Porta Palatina) nell'autunno 1934

Il disegno di Giuliano da Sangallo, riprodotto la porta meridionale della città, o *Porta Marmorea*, secondo un modello il quale si identifica con il modello della opposta Porta Palatina — disegno riesumato già dal Promis nella Biblioteca Barberiniana Vaticana — c'illumina intorno all'unica porta cittadina sulle cui particolarità sarebbe stato ancora possibile, mancando altra precisa documentazione, nutrire qualche dubbio (20).²

Gli imponenti lavori di fortificazione promossi da Emanuele Filiberto, iniziano, con una trasformazione radicale dei tradizionali sistemi di difesa permanente, un'era nuova nella storia edilizia della città. Il giorno 2 settembre 1565 viene posta la prima pietra per la costruzione della celebre Cittadella, all'angolo sud-ovest della cinta augustea. Contemporaneamente, o quasi, scompare ogni traccia della Porta Marmorea, situata non molto lontano dal cantiere della Cittadella. Rimangono tuttavia ancora in piedi le porte settentrionale e occidentale della città, com'è attestato dalla pianta di Torino fatta eseguire da Filiberto Pingone nel 1572 e da lui pubblicata nel 1577 (21). Pochi anni dopo, in occasione del solenne ingresso, in Torino, di Caterina d'Austria, condotta sposa al duca Carlo Emanuele I, nel 1585, si procedeva a demolire ciò che restava della porta occidentale della città: altrimenti detta Porta Segusina (22). Col progressivo sollevamento dei piani stradali, urbani e suburbani (a causa dell'escavazione sempre più ampia del fossato a protezione della città), le porte dell'*oppidum* si erano venute interrando. I fornicci minori, ostruiti gradatamente, erano scomparsi alla vista. E di mano in mano più scomoda si rendeva anche la

pratica utilizzazione dei fornicci maggiori. Forse già a quella data il piano stradale circostante alle porte romane aveva raggiunta quell'altezza che tuttora si vede a settentrione della Porta Palatina (v. fig. 5), con la luce dei fornicci principali ridotta a metà circa dell'altezza originaria, e i fornicci minori quasi non più visibili.

Da testimonianze grafiche del tempo di Emanuele Filiberto emerge che sin d'allora almeno, la Porta Palazzo aveva cessato di funzionare come via normale di passaggio dall'esterno all'interno della città, e viceversa. Ciò a causa, evidentemente, delle accennate sopraelevazioni stradali. Senza ricorrere, per la Porta Palatina, al ripiego radicale della demolizione, era stata praticata una breccia nella cortina di muro antico a ridosso della torre occidentale, e per questo nuovo passaggio era stato incanalato il traffico. Il ponte stabile, di legno, che cavalcava il fossato, avendo già una testa di ponte fissa sulla riva opposta alla porta, e di fronte a questa, venne pertanto ricostruito con andamento obliquo (23).

I lavori di riattamento e di manutenzione in genere di tutto il sistema delle torri e fortificazioni, spettava, come già ci è noto, alla Città, cioè al Comune. Così nel "Libro, ossia Registro delli Consigli, Congregazioni, Proposte, Ordini, Mandati, Instrumenti ed altri Atti del Consiglio dell'illustre Città di Torino dell'anno 1603 (cominciato al 1° di ottobre di esso anno), a carte 4 e addì 5 ottobre, è riportata la "Commissione al Maestro di Raggione (sic) di far accomodar le torri di Porta Palazzo e le garitte" (v. Appendice, Docum. n. 1). La denominazione di "Porta Palazzo", quale appare per la prima volta