

Il museo del capolinea

Scritto da Totò Mirabile

Sabato 21 Gennaio 2012 08:26 - Ultimo aggiornamento Sabato 21 Gennaio 2012 09:17

Il museo del capolinea

a San Carlo di Chiusa Sclafani

(Chissà se qualcuno potrà realizzarlo)

La progressiva distruzione dell'immenso patrimonio storico siciliano delle Ferrovie dello Stato (quando erano ancora tali) da parte delle Ferrovie dello Stato di adesso (che non sono più tali, soprattutto sul piano sociale e della considerazione del cittadino) sta portando alla incolta soppressione di autentici gioielli che potrebbero invece rappresentare le strutture fondanti di una nuova economia turistico agricola del territorio. Vale pertanto la pena parlarne.

La linea ferroviaria Palermo Corleone San Carlo era una linea a scartamento ridotto che partendo da Palermo, sulla costa nord occidentale della Sicilia si inoltrava verso l'interno raggiungendo San Carlo e in seguito anche Burgio.

La linea Palermo – Corleone – San Carlo è stata la prima linea a scartamento ridotto ad essere costruita in Sicilia. I primi progetti di una rete ferroviaria siciliana nacquero allo scopo di realizzare un sistema di collegamento tra l'interno, privo di una qualsiasi rete viaria e la costa.

Le rotte navali costituivano, infatti, l'unica via possibile di comunicazione e commercio sia con gli altri centri dell'Isola che con il resto del mondo. Una ferrovia, ancor piccola, costituiva un formidabile mezzo, a quel tempo, per la commercializzazione delle risorse produttive agricole ma anche minerarie. La lavorazione, la raffinazione e infine la commercializzazione avvenivano infatti lungo la costa e sulla costa arrivavano in senso inverso i prodotti finiti di importazione.

Progetti di costruzioni ferroviarie in Sicilia vennero presentati nel 1859 da società a capitali belgi e negli anni seguenti anche inglesi e francesi attratti dal fatto che la mancanza di vie di comunicazione interne rendeva appetibile l'investimento di capitali. Un progetto concreto di costruzione di una tranvia a vapore a scartamento ridotto di 850 mm, vide la luce nel 1873, ma

Il museo del capolinea

Scritto da Totò Mirabile

Sabato 21 Gennaio 2012 08:26 - Ultimo aggiornamento Sabato 21 Gennaio 2012 09:17

solo il 15 settembre del 1879 il Consiglio Provinciale di Palermo ne decise la costruzione ma come ferrovia a scartamento ridotto di 950 mm su progetto dell'ingegnere Achille Albanese.

Nel 1881 nacque un organismo consortile per costruire la ferrovia di Corleone, ma i lavori iniziarono solo dopo che, nel giugno del 1883, venne subconcessa all'imprenditore inglese Robert Trewhella, il costruttore della Ferrovia Circumetnea.

I lavori di costruzione si svolsero tra il 20 aprile 1884 e il 20 dicembre 1886 quando venne inaugurata l'intera tratta fino a Corleone. La società di gestione della linea "The Sicilian Railways Company Limited of London" fu costituita il 17 febbraio 1887 come "Società Anonima per le Ferrovie Siciliane".

A partire dal 1889 si cominciò a prospettare l'utilità di un prolungamento sino a Castelvetro e alla costa sud da dove arrivavano a Palermo i prodotti della pesca ed i vini. L'11 dicembre del 1898 ne venne affidata la concessione alla Società Siciliana per le Ferrovie Economiche, che il 21 maggio 1903 inaugurò la Corleone-San Carlo.

Il capolinea provvisorio fu previsto in San Carlo, ultimo centro della Provincia di Palermo; in seguito, dopo il riscatto delle FS, fu spostato a Burgio. Nel 1910 la SAFS assorbì anche la prima tratta Palermo-Corleone, ma nel 1916 questa fu posta sotto esercizio governativo e dal 1918 affidata alle Ferrovie dello Stato.

Il 30 novembre 1922 la linea intera dalla Stazione Sant'Erasmo a San Carlo, riscattata dallo Stato, fu data in gestione alle FS. Fino al 1953 il treno per Corleone e San Carlo partiva dalla Stazione di Palermo Sant'Erasmo e per un lungo periodo fu il mezzo pubblico più utilizzato per collegare il capoluogo con la zona dell'interno corleonese. La stazione di S. Erasmo era situata vicina alla foce, sulla sponda sinistra, del fiume Oreto.

Nell'estate del 1953 il capolinea fu spostato ed arretrato ad Acqua dei Corsari e la stazione venne demolita. Nel 1950, entrarono in servizio le Automotrici RALn 60 e sostituirono i treni effettuati con Locomotiva a vapore. Il servizio bagagli e merci, non circolando più treni a vapore con vagoni ebbe termine qualche anno dopo.

Il museo del capolinea

Scritto da Totò Mirabile

Sabato 21 Gennaio 2012 08:26 - Ultimo aggiornamento Sabato 21 Gennaio 2012 09:17

L'introduzione delle automotrici fece registrare un consistente aumento del traffico viaggiatori ma l'arretramento, nel 1953, della Stazione Sant'Erasmus dal centro cittadino alla periferica Acqua dei Corsari fece calare drasticamente il traffico. La chiusura di tutta la linea venne decretata il 1 febbraio 1959.

Il treno partito dalla stazione di Sant'Erasmus percorreva il litorale tra la via Messina e il Golfo di Palermo con i suoi stabilimenti balneari. Abbandonata poi la costa si inoltrava in salita all'interno fra gli agrumeti per Portella di Mare e la valle dell'Eleuterio.

A Misilmeri il paesaggio era già cambiato con i binari fra le coltivazioni di grano. Disceso a fondo valle oltrepassava il fiume Eleuterio percorrendo il viadotto Mortilli con tredici arcate di 12 metri. Il percorso raggiungeva quindi Villafrati.

Da Villafrati il paesaggio era agricolo con terreni a pascolo; in vista del castello di Cefalà Diana, la ferrovia proseguiva in salita verso Godrano volgendo a ovest nella valle del torrente Azziriolo.

Dopo la stazione di Godrano, il bosco della Ficuzza con la stazione di Ficuzza; superato il fiume di Fratina, si dirigeva poi alla stazione di Corleone.

Da qui proseguiva tra colline coltivate a grano verso la stazione di Contessa Entellina, situata fuori dal paese ed i passeggeri raggiungeva nolo stesso con un piccolo pulmino che faceva da collegamento.

La linea ferrata proseguiva per Bisacquino, la cui stazione era in periferia, ed in un paesaggio dagli aspetti mutevoli proseguiva fino a Chiusa Sclafani, la cui stazione era anch'essa in periferia raggiungibile, però, attraverso una caratteristica scalinata.

Dopo iniziava la discesa verso la valle del Malotempo attraversando una serie di gallerie, per poi congiungersi nei pressi della stazione di San Carlo con la linea proveniente da Castelvetro.

Il museo del capolinea

Scritto da Totò Mirabile

Sabato 21 Gennaio 2012 08:26 - Ultimo aggiornamento Sabato 21 Gennaio 2012 09:17

La Linea arrivava a San Carlo dove c'era una stazione che fungeva da capolinea fino a quando non venne effettuato il prolungamento fino a Burgio.

Infatti, attraverso un viadotto (Il tredici luci) oltrepassava il fiume Sosio e risalendo la valle del Verdura arrivava al nuovo capolinea della stazione di Burgio.