



[www.borntotrek.it](http://www.borntotrek.it)

---

## **ANTICA FERROVIA, LAGHETTI CODA DI RICCIO, PULPITO DEL RE NEL BOSCO DELLA FICUZZA**

**Lunghezza:** 8,4km

**Dislivello complessivo:** 400mt

**Punto di massima elevazione:** vicino Punta la Gramigna (ca. 880mt)

**Durata:** 3h 30m

**Grado di difficoltà:** E

**Data ultima modifica:** Aprile 2020

**Punto di partenza e arrivo:** SP26 bivio Quattro Finaiti (760mt)

**Tipo di percorso:** Anello

**Percorribile in senso inverso:** si

**Fonte/Autore:** mimmo valenti

**Premessa:** *L'escursione si svolge all'interno di Bosco Ficuzza, unica grande macchia verde della Sicilia Occidentale.*

*L'anello è di particolare interesse storico; si percorrerà un tratto dell'antica linea ferroviaria Sant'Erasmo-Burgio ancora parzialmente attrezzata e lungo la quale sarà possibile ammirarne i resti. Costruita nel 1884 la linea ferroviaria a scartamento ridotto collegava Palermo (Sant'Erasmo) ai paesi le cittadine di Corleone e San Carlo. In esercizio fino al 1959 è oggi un percorso ciclopedonale. Il tracciato, pianeggiante, a volte anche tortuoso, si snoda all'interno della riserva naturale alternando il fitto verde del bosco con ampie vedute, prima sul bacino dello Scanzano, poi sulla Rocca Busambra con ai piedi il villaggio di Ficuzza e l'antica stazione. I resti più significativi della linea ferroviaria sono la galleria dei Gargioli, i poderosi muri di contenimento, un lungo viadotto, i resti di un casello, i cippi chilometrici, i cartelli ferroviari e la vasca del "rifornitore",*

*destinata ad approvvigionare di acqua le motrici a vapore. In leggero declivio si giunge infine alla vecchia stazione di Ficuzza, oggi adibita a struttura ricettiva, da cui una rampa a gradoni collega al villaggio<sup>1</sup>.*

*Lungo il percorso sarà possibile raggiungere anche i laghetti Coda di Riccio<sup>2</sup>,*

---

<sup>1</sup> La Palermo-Corleone-San Carlo fu la prima linea a scartamento ridotto ad essere costruita in Sicilia; faceva parte dei primi progetti di costruzione di una rete ferroviaria in Sicilia che sopperisse alla mancanza di una qualsiasi rete viaria di collegamento tra l'interno e i punti di imbarco della costa. Le rotte navali costituivano infatti l'unica possibilità di comunicazione e commercio sia con gli altri centri dell'Isola che con il resto del mondo. Una ferrovia, ancor piccola, era ritenuta a quel tempo un formidabile mezzo di sviluppo per la commercializzazione delle risorse produttive agricole e minerarie la cui lavorazione e raffinazione avveniva nei centri costieri ove, in senso inverso, era disponibili i prodotti finiti di importazione.

Già nel 1859 erano stati approntati alcuni progetti di costruzioni ferroviarie, in Sicilia, da parte di società a capitale estero, belga e negli anni seguenti anche inglese e francese attratti dal fatto che la mancanza di vie di comunicazione interne rendeva appetibile l'investimento.

Un progetto concreto per la costruzione di una tranvia a vapore a scartamento ridotto di 850 mm, vide la luce nel 1873; 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 ebbe inizio dopo che, nel giugno del 1883, venne subconcessa all'imprenditore inglese Robert Trehwella. I lavori di costruzione si svolsero tra il 20 aprile 1884 e il 20 dicembre 1886 quando venne inaugurata la prima tratta Palermo-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 (SAFS).

A partire dal 1889 si cominciò a prospettare l'utilità di un prolungamento sino a Castelvetrano e alla costa mediterranea da dove arrivavano a Palermo i prodotti della pesca ed i vini. L'11 dicembre del 1898 la Società Siciliana per le Ferrovie Economiche (SSFE) ottenne la concessione per la costruzione e per l'esercizio della Corleone-San Carlo e il 21 maggio 1903 inaugurò il collegamento da Corleone fino al capolinea "provvisorio" della stazione di San Carlo, ultimo centro della Provincia di Palermo. Successivamente al riscatto della linea da parte delle FS il capolinea 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. La tratta di collegamento con la linea da Castelvetrano, da San Carlo a Sambuca di Sicilia, fu inaugurata il 29 settembre 1928. I primi passeggeri, però, poterono usufruire del servizio solo dal 28 ottobre successivo in quanto 6° anniversario della "Marcia su Roma".

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 del interno corleonese. La stazione di Sant'Erasmo era situata vicina alla foce, sulla sponda sinistra, del fiume Oreto. Nell'estate del 1953 però il capolinea fu spostato, arretrandolo, ad Acqua dei Corsari e la stazione venne demolita. Tale tronco venne soppresso nel 1955[3].

Nel 1950 erano entrate in servizio le automotrici RALn 60 che sostituirono i treni effettuati con locomotiva a vapore. Il servizio bagagli e merci ebbe termine qualche anno dopo quando non circolarono più treni a vapore con vagoni. L'introduzione delle automotrici aveva fatto registrare un consistente aumento del traffico viaggiatori ma l'arretramento, nel 1953, della stazione di inizio da Sant'Erasmo, sita nel centro cittadino, alla periferica Acqua dei Corsari fece calare drasticamente il traffico.

La chiusura di tutta la linea venne decretata il 1° febbraio 1959, e la sua soppressione nel 1961.

Il treno partito dalla stazione di Sant'Erasmo 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, si raggiungeva il bosco della Ficuzza con la stazione di Ficuzza; superato il fiume di Fratina si dirigeva alla stazione Scalilli, poi alla stazione di Corleone. Da qui proseguiva tra colline coltivate a grano verso la stazione di Campofiorito detto Bellanova. Successivamente si raggiungeva Contessa Entellina, poi Donna Beatrice e Bisacquino, fino a Chiusa Sclafani.

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 Castelvetrano. Attraverso un viadotto oltrepassava poi il fiume Sosio e risalendo la valle del Verdura arrivava al capolinea della stazione di Burgio.

<sup>2</sup> I Laghetti di Coda di Riccio sono parte di una serie di gorgi tipici della Ficuzza. Il gorgo è uno stagno, solitamente

*una delle caratteristiche zone umide del Bosco di Ficuzza. I due invasi sono ottenuti con lo sbarramento del torrente Rocca D'Elice effettuato nell'intento di rendere coltivabile un'ampia area disboscata ai piedi di Rocca Busambra.*

*Altro luogo davvero suggestivo del percorso è rappresentato dalla famosa roccia detta Pulpito del Re, monumento legato alla figura di Ferdinando III di Borbone<sup>3</sup> che visse ininterrottamente a Ficuzza dal 1810 al 1813. Il Pulpito del Re è un trono scolpito sulla roccia arenaria che il sovrano usava per cacciare stando seduto, mentre i battitori spingevano le prede verso di lui.*

**Come arrivare:** Dalle coste sicule settentrionali si prende la Statale SS118, superato il lago Scanzano si devia a sinistra sulla Provinciale SP26 in direzione Godrano, che si percorre fino km. 3,1 bivio Quattro Finaiti, dove si posteggia l'auto.

---

temporaneo, con invaso invernale e primaverile e fase secca estiva. I gorghi naturali o seminaturali più conosciuti del Bosco della Ficuzza sono due: il Gorgo Lungo ed il Gorgo Tondo, quest'ultimo noto anche come Gorgo del Drago. La presenza d'acqua durante la primavera e l'inizio dell'estate consente la riproduzione di anfibi ed insetti. Il Gorgo del Drago è distante da Gorgo Lungo qualche centinaio di metri, un tempo era ampio, anche se sempre poco profondo, e quasi permanente. Fu trasformato, all'inizio del 1800 in peschiera (laghetto per l'allevamento del pesce) per il divertimento del re Ferdinando IV.

Il Gorgo Lungo invece si mantiene ancora umido per diversi mesi ed ospita fauna esigente. Il paesaggio è suggestivo: il gorgo è incassato in una conca boscosa e vi si accede attraversando una piccola valle particolarmente umida, ricca di muschi e licheni. Spesso è ricoperto da uno strato verde di lenticchie d'acqua. Entrambi i gorghi ospitano la testuggine palustre siciliana (*Emys Trinacris*).

Nel Bosco di Ficuzza, I Laghetti di Coda di Riccio sono due stagni permanenti artificiali, più a sud rispetto a quelli appena descritti, in contrada Rocca d'Elice, tra Alpe Cucco e il Borgo di Ficuzza. Sono invasi perenni ottenuti con lo sbarramento del torrente Rocca D'Elice nel quadro di un inutile e dispendioso tentativo, della seconda metà del Novecento, di coltivare un'ampia area disboscata ai piedi di Rocca Busambra. Intorno a questi invasi si è sviluppata una interessante vegetazione ripariale di *Typha*. Vi trovano rifugio le tartarughe palustri, numerosi anfibi e alcuni uccelli: aironi, anatidi, svassi.

<sup>3</sup> I Borbone, si sa, nutrivano una speciale passione per la caccia, per la quale occupavano gran parte delle loro giornate. A tal proposito, non era raro che sotto il regno Borbonico si istituissero ampie zone dedicate alla caccia, per il divertimento del re e dei suoi ospiti.

Una zona particolare colpì l'attenzione del re Ferdinando III di Sicilia (Ferdinando IV di Napoli), detto anche il Re Nasone, che volle farne la sua personale riserva. Si tratta del vasto bosco della Ficuzza.

A tal proposito, nel 1799, il sovrano convocò l'architetto palermitano Venanzio Marvuglia, affinché costruisse una dimora degna del suo illustre ospite, che fosse allo stesso tempo sobria ed elegante. Ne venne fuori la Real Casina di Caccia, progettata in stile tardo barocco, alla stregua di molte dimore nobiliari inglesi di quel tempo, con una struttura che ricorda molto la reggia di Caserta, con la differenza che, al posto del sontuoso giardino campano, nel retro di questa si apriva un bosco sterminato.

Sul lato sinistro della facciata è possibile ammirare un grande orologio murale. Congiuntamente alla palazzina vennero costruiti le scuderie, i fabbricati minori e la piazza centrale, attorno alla quale si sviluppò nel corso del tempo il piccolo centro.

All'interno dell'edificio, privo di mobili che sono andati distrutti durante i moti del 1820-1821, è possibile visitare camere, saloni di rappresentanza, la cappella privata, la cantina, oltre a stalle e magazzini.

Nella parte bassa dell'edificio è stata allestita una sede Museale dedicata alla Riserva e alla famiglia Borbone.

**Descrizione:** L'inizio del percorso si sviluppa all'interno del bosco, per un breve tratto di 300mt senza sentiero, fino a raggiungere la sede del percorso della antica linea ferroviaria Sant'Erasmus-Burgio, all'altezza della galleria dei Gargioli. Lungo il percorso si incontrano le strutture della antica ferrovia a scartamento ridotto, ancora in buono stato nonostante gli oltre 120 anni dalla loro realizzazione.

Il percorso diventa subito gradevole, in leggerissima discesa, con diversi punti panoramici sul versante del lago di Scanzano e di Piana degli Albanesi, sull'abitato di Ficuzza e sul massiccio di Rocca Busambra. Dopo aver superato un poderoso muro di contenimento in pietra ed un ponte a quattro archi molto panoramico, si incontrano i resti di un casello, i cippi chilometrici ed i cartelli ferroviari della antica linea ferroviaria.

Al km 3,2 si raggiunge la vasca del "rifornitore", una grande vasca in muratura destinata ad approvvigionare di acqua le motrici a vapore. All'altezza della vasca si abbandona la sede dell'antica ferrovia per percorrere in leggera salita, su sentiero, il vallone Rocca d'Elice fino ai laghetti Coda di Riccio, una delle caratteristiche zone umide del Bosco di Ficuzza. I due invasi sono ottenuti con lo sbarramento del torrente Rocca D'Elice nel quadro di un inutile e dispendioso tentativo, della seconda metà del Novecento, di coltivare un'ampia area disboscata ai piedi di Rocca Busambra. Intorno a questi invasi si è sviluppata una interessante vegetazione ripariale di Typha e vi trovano rifugio numerose specie palustri, dalle tartarughe, ai numerosi anfibi ed agli uccelli di lago: aironi, anatidi, svassi.

Nei pressi dei laghetti si incontra uno splendido esemplare monumentale di Quercus suber, con un'età stimata di circa 400 anni. Il percorso continua su sentiero, passando nei pressi di Cozzo Castrateria, fino al famoso Pulpito del Re (km 6,9), monumento legato alla figura di Ferdinando III di Borbone che visse ininterrottamente a Ficuzza dal 1810 al 1813.

Dal Pulpito del Re si raggiunge, con una deviazione di un paio di centinaia di metri, una bella zona panoramica su valle Agnese e Rocca Busambra.

Ritornati a Pulpito del Re, il percorso continua in leggera discesa su strada forestale fino alla chiusura dell'anello al bivio Quattro Finaiti.