



Commendatore Avvocato
DAVIDE OLIVARI

Camogli, 14 marzo 1861 - 20 settembre 1963

Sindaco di Camogli dal 1907 al 1917 e dal 1920 al 1926

PREFAZIONE

Davide Olivari nacque a Camogli il 14 marzo 1861 e morì a Camogli il 20 settembre 1963, alla bella età di 102 anni.

Fu Sindaco di Camogli dal 1907 al 1917 e dal 1920 al 1926.

Alla sua lungimiranza si devono le opere pubbliche più importanti che hanno permesso alla nostra Città di sviluppare un moderno assetto lasciando inalterato il suo charme antico ed unico.

Questo libretto, scritto dallo stesso Davide Olivari all'età di 93 anni, venne dato alle stampe della Tipografia Gazzo di Sampierdarena nel dicembre 1954 ed è ormai esaurito ed introvabile.

Lo proponiamo all'attenzione delle persone interessate grazie alla cortesia del nipote Ing. Davide Olivari che ce ne ha fornito copia autorizzandocene la riproduzione per scopi divulgativi.

E' il *testamento* di un grande personaggio che per molti anni ha operato per il bene della sua amata città che qui illustra le motivazioni che lo hanno portato alla realizzazione delle opere pubbliche più importanti realizzate sotto la sua guida ed anche di quelle che non riuscì a realizzare, con la sua visione profetica di ciò che sarebbe utile per il futuro della città.

La sua lettura è essenziale per chi vuol conoscere l'evoluzione di Camogli dal 1900 in poi.

Camogli, 14 marzo 2018.

Marcello Bozzo

DAVIDE OLIVARI



VECCHIA CAMOGLI



Lettore Camogliese,

Ho scritto queste poche righe per dare un breve cenno dell'amministrazione passata del nostro comune, della quale sono stato a capo per lunghi anni, per dedurne il mio franco pensiero sull'avvenire della nostra città.

DAVIDE OLIVARI

Nel 1907 furono indette le elezioni amministrative, Camogli rinnovò il consiglio comunale ed io con altri miei concittadini mi trovai tutto ad un tratto eletto consigliere comunale e sindaco, nello stesso tempo fu nominata la giunta comunale composta di 4 membri effettivi, di 2 supplenti; l'intero consiglio comunale si componeva di 30 membri.

Fra noi nuovi eletti ci assegnammo le attribuzioni amministrative; ad un assessore fu assegnato le finanze comunali, ad altro l'istruzione pubblica, ad un altro l'igiene ed a me i lavori pubblici e l'amministrazione di concetto, tutti noi nuovi amministratori eravamo uniti e protesi in un unico intento; al bene del comune affidatoci.

L'applicazione delle tasse comunali, grave peso, fu imposta colla massima equanimità; per l'applicazione della tassa sul valore locativo l'assessore alle finanze compilò un elenco di tutti gli appartamenti del comune colla descrizione esatta dei vani che lo componevano, della loro ubicazione, e di ogni altro dato per poterne accertare il valore, e dai conguagli che ne risultavano stabiliva la tassa dovuta, in forza di che era tassato l'immobile e non le persone che lo occupavano.

Il sindaco, gli assessori ed i consiglieri erano tassati piuttosto di più che di meno dei nostri concittadini, e durante la nostra amministrazione non vi fu mai un ricorso contro la tassa che prendesse a paragone la tassa applicata alle autorità comunali.

L'assessore all'igiene sorvegliava e curava attentamente la pulizia della città e di tutto il comune e non vi era un andito, per quanto piccolo ed ignorato, che sfuggisse alla sua attenzione.

Le scuole comunali a quel tempo dipendevano direttamente dalle amministrazioni comunali; quelle di Camogli erano tanto bene dirette che erano citate ad esempio ed erano ben volute dalle autorità superiori. Per tante benemerenze fu assegnato a Camogli la somma di centosessantamila lire per la costruzione delle scuole elementari di cui abbisognava; la somma fu desunta dai 4 milioni di lire assegnate dal governo alla provincia di Genova, acciocchè questa le assegnasse a sua volta ai comuni della provincia per la costruzione di scuole elementari.

Sono stato sindaco di Camogli circa 14 anni ed in tutto il tempo della mia amministrazione non vi fu il minimo contrasto, il minimo dissenso fra me e gli assessori ed i consiglieri della maggioranza, che non erano mai meno di 20 o 22 sui 30 assegnati al comune. Tutti quanti si procedeva d'accordo ed uniti e non venne mai disapprovato o respinto dal consiglio comunale nè dalle autorità superiori una proposta, un progetto presentato per la sua approvazione, tanto che il nostro piccolo comune, che in quel tempo contava forse meno di 8 mila abitanti, potè eseguire tanti lavori pubblici straordinari per due milioni di lire e tutto ciò prima che finisse la grande guerra del 1914 - 1918.

Mi sbaglierò, ma oso dire che non vi sia stato in quel tempo un comune od una città anche molto più grande di Camogli, che in ragione dei suoi abitanti abbia fatto tanti lavori pubblici, e in così poco tempo, circa dieci anni, e pagati colle entrate ordinarie del comune.

Per eseguire le opere da noi progettate abbiamo usufruito delle leggi speciali promulgate dallo stato per aiutare i comuni, per soddisfare la parte degli oneri che ne derivavano al comune, emettendo un mutuo di 400 mila lire al tasso del 5% rimborsabile in 20 anni.

Agli interessi nascenti dal mutuo il comune fece fronte senza ricorrere ad un aumento di tasse; li soddisfece coll'allargare la cerchia del dazio che chiudeva il comune. In quel tempo la cinta del dazio consumo chiudeva circa due terzi del comune, un terzo era fuori cinta non solo, ma in questo terzo, vi era inclusa una parte florida del comune.

Con non poca fatica amministrativa e contro lotte personali di interessi, riuscimmo ad estendere a tutto il comune la cinta daziaria e con questo aumento di persone nel dazio e con una più diligente ed oculata riscossione, il dazio in poco tempo ebbe una maggiore entrata di circa 35 mila lire annue, che unita ad una rigorosa economia amministrativa consentì di fare fronte agli impegni con tutta facilità.

L'includere tutto il comune nella cinta daziaria fu un atto di giustizia, se tutto il comune gode degli stessi vantaggi degli stessi benefici, deve in eguale misura sopportare gli stessi pesi, gli stessi oneri.

La riscossione del dazio fu causa di non pochi disappunti all'amministrazione, l'appaltatore del dazio che lo riscuoteva, ad aggio, forse contento dell'utile che ne riscuoteva ma non spronato dal desiderio di ricavarne tutto il gettito, come ne eravamo assillati noi amministratori, era negligente e disattento nella sua mansione così che ne veniva non poco danno alle entrate del comune.

L'amministrazione comunale fu sollecita di avvertirlo, e di spronarlo a migliorare la sorveglianza e la riscossione del dazio, avvertimenti che se seguiti avrebbero anche migliorato il suo beneficio, ma non riuscì nel suo intento, usò invece parole e scritti, poco corretti, tanto che fu costretta di esonerarlo dall'incarico, spiacente del provvedimento, inquantochè l'appaltatore era una buona persona, questi si appellò contro il provvedimento dell'amministrazione e ricorse a tutte le autorità dello stato, prefettura, ministero, corte dei conti, ma invano, i ricorsi vennero sempre respinti ed approvata la deliberazione del comune.

Il primo lavoro a cui l'amministrazione dette mano fu il restauro del palazzo comunale che ne aveva urgente bisogno: si rifece il tetto, il grande cornicione che adorna la parte superiore del fabbricato, tutte le sue aule furono rinforzate con putrelle di ferro ed il totale dei lavori sorpassò le 50 mila lire di spesa, somma non indifferente in quei tempi.

Per la buona esecuzione del lavoro l'amministrazione dovette sopportare una grossa questione contro l'appaltatore assuntore dei lavori, il quale avanzando assurde pretese sospese i lavori, ma dopo alcuni mesi di inattività portò a termine il suo assunto.



Prima dei lavori dello scalo di costruzione

Via Vittorio Emanuele proprio sopra lo scalo di costruzione di piccole barche, era larga non più di quattro metri; infelici e malagevoli case la rinserravano da una parte e dall'altra e si alzavano sopra la strada stessa coprendone un buon tratto, tanto che la strada in quel punto correva in galleria, e di più in curva, in forte pendenza e con raggio molto ridotto rendeva difficile il transito dei veicoli: all'imbocco di levante di questa galleria per una stretta scala seguita da una discesa ripida pavimentata a ciottoli si scendeva al porto.

Le case che fiancheggiavano la strada molto probabilmente erano delle più antiche del comune; basterebbe solo questo accenno

per convincersi della condizione infelice in cui si trovavano, con scale di accesso ripide, impraticabili, con poche strette finestre, pavimenti diruti, prive di ogni conforto igienico; vennero visitate da una commissione d'igiene inviata dalle autorità superiori e furono dichiarate inabitabili per ragioni d'igiene. Vennero demolite, colla loro demolizione si dette vita, aria e luce alle case che si trovavano dietro, si migliorò la viabilità della strada allargandola per quanto fu possibile, si migliorò la curva e si diminuì la pendenza della strada stessa.

Dall'area così acquistata oltre a beneficiarne la strada e tutti i fabbricati adiacenti, ne venne fuori una piccola piazza che adorna la zona.

L'importo dei lavori ascese a circa 40 mila lire che venne coperto con un mutuo di favore di lire 40 mila al tasso del 2,50% ammortizzabile in 25 anni.



Dopo i lavori dello scalo di costruzione

Una grossa difficoltà che dovvemmo affrontare fino dall'inizio della nostra amministrazione fu la mancanza d'acqua potabile, aggravata dalla siccità straordinaria degli anni 1907 - 1908.

Il comune doveva ricevere 300 metri cubi di acqua al giorno in forza del contratto stipulato colla società che aveva rilevato le sorgenti delle Caselle poste nel monte di Portofino, ma la società non fece mai fronte ai suoi impegni, il comune non ricevette mai i 300 metri cubi, così che suo malgrado fu costretto ad iniziare causa giudiziaria contro la società inadempiente ai suoi obblighi.

In quegli anni memorabili, l'acquedotto forniva appena 90 metri cubi d'acqua al giorno, in comune non vi era altra acqua e perchè tutti potessero averne, si sospese l'erogazione agli utenti e tutta quanta l'acqua fu assegnata alle fontanelle pubbliche che vennero aumentate e distribuite nell'abitato.

Dopo tante peripezie la causa promossa contro la società dell'acquedotto ebbe fine con intera e completa soddisfazione del comune, la società in adempimento del suo contratto, onde completare il quantitativo d'acqua che doveva fornire al comune fu obbligata a costruire un impianto per sollevare l'acqua del sottosuolo di Recco e portarla a Camogli.

Questa soluzione fu veramente felice ed ora Camogli può avere ed ha tutta l'acqua di cui ha bisogno.

La soluzione fu avversata da un gruppo di oppositori, per fortuna pochi, che pretendevano che il comune si fornisse di acqua da alcune sorgenti del monte Portofino, sorgenti che alla prova risultarono asciutte durante l'estate e di limitata potenza sorgiva nell'inverno.

La società dell'acquedotto, grossa società, per molti altri suoi impegni fallì, l'acquedotto camogliese fu incluso nel fallimento, ne venne a soffrire il suo esercizio, l'erogazione dell'acqua al comune fu completamente trascurata, tanto che l'amministrazione per risolvere l'annosa

e spinosa pratica, stabili di comprare l'intero acquedotto onde poterne sistemare l'esercizio appena fosse venuto nelle sue mani.

La decisione fu ottima, per 100 mila lire il comune acquistò l'acquedotto delle Caselle, l'impianto del sottosuolo di Recco e di ogni altra diramazione con tutto quanto annesso e dipendente. In quel tempo erano in funzione presso gli utenti oltre mille contatori, che in ragione di lire 100 caduno, prezzo di ognuno in quel tempo, compensavano essi soli la somma pagata dal comune, da ciò si può argomentare la convenienza dell'acquisto. Più dell'ottimo affare commerciale vale la considerazione che il comune divenne il padrone dell'acquedotto e che lo amministra a soddisfazione dei bisogni della popolazione, tanto vero che poco tempo dopo dell'acquisto, l'amministrazione dovette sopperire al maggior consumo ed in conseguenza dovette aumentare la portata di sollevamento dell'acqua dell'impianto del sottosuolo di Recco.

Siccome però l'impianto del sottosuolo di Recco non aveva la potenza di sollevare l'acqua occorrente per renderlo efficiente anche per l'avvenire, l'amministrazione comunale fu costretta a rifare per intero l'impianto stesso, ed in conseguenza dovette togliere la vecchia condotta del diametro di cento millimetri e sostituirla con una nuova e maggiore del diametro di centocinquanta millimetri e costruire una nuova e grande camera impermeabile per collocarvi nuove e più forti pompe di sollevamento.

L'esecuzione del lavoro non fu facile, si dovette percorrere la via Aurelia per alcune centinaia di metri, traversare il difficile abitato di Recco e malgrado le difficoltà incontrate il suo costo fu minimo, di poco superiore alle 20 mila lire, se ben mi ricordo, tanto che l'ingegnere collaudatore dei lavori, si compiacque con me ripetutamente e col capomastro che lo eseguì, per la buona ed economica riuscita del lavoro. Il nuovo impianto fu collaudato e come previsto sollevò dal sottosuolo oltre sessanta metri cubi d'acqua all'ora.



Prima dei lavori del rivo Giorgio

Un'opera veramente importante fu la copertura della foce del torrente Giorgio, essa sboccava nel centro della spiaggia, completamente all'asciutto e sotto un gruppo di case; nel torrente erano immesse tutte le fogne dell'abitato del comune costituendo uno sconcio ed un pericolo per la salute pubblica: per rimediare a tanto inconveniente, per sanare l'abitato e la spiaggia e per rendere questa adatta ai bagni, l'amministrazione comunale compilò un progetto che colla costruzione di un'opera in cemento si portava la foce del Giorgio con tutte le sue fogne a sfociare nel mare vivo oltre cento metri dal punto in cui si trovava, così al largo che i rifiuti vengono dispersi dalla corrente marina che corre da levante a ponente.

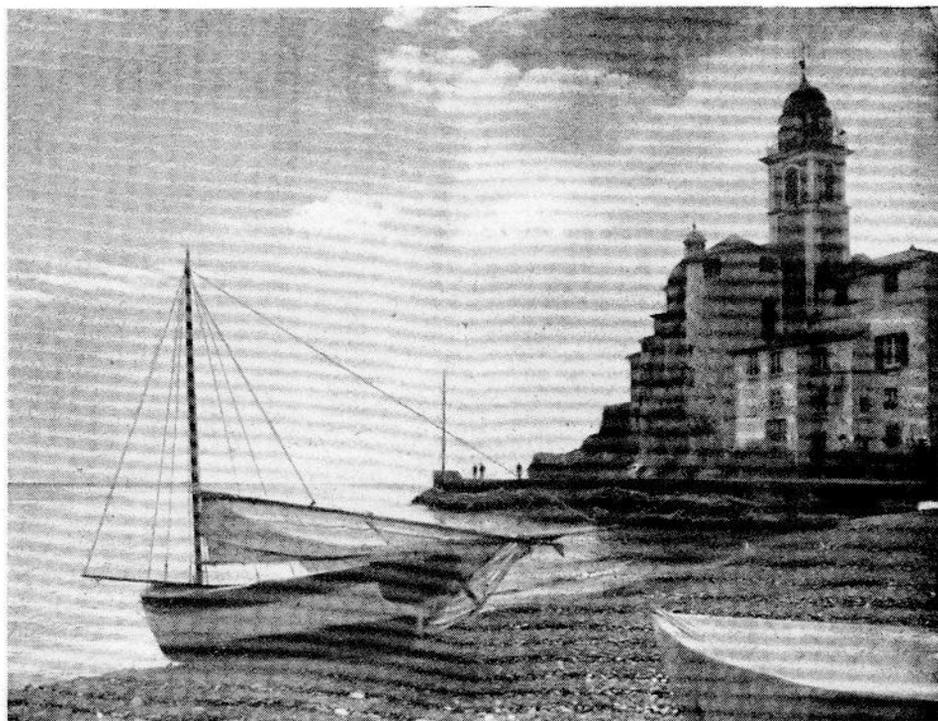
Il progetto fu approvato da tutte le autorità superiori, ed ottenne anche l'approvazione dell'ingegnere Inglese, ingegnere capo del genio civile d'Italia, che in quel tempo Camogli ebbe l'onore di ospitare.

Il progetto fu avversato accanitamente dall'opposizione che per impedirne l'esecuzione, inoltrò ripetuti ricorsi alle autorità superiori,

ricorsi che vennero tutti e sempre respinti; ma non ancora soddisfatta affacciando che l'opera intaccava la base di fabbricati e metteva in pericolo la loro stabilità, ottenne la nomina di una speciale commissione che venisse a Camogli ad esaminare il progetto, sperando sempre nell'accoglimento dei suoi ricorsi e nel rigetto del progetto comunale.

La commissione composta di cinque membri, tre nominati dal ministero e due dalla provincia di Genova, venne a Camogli, fu condotta in sito sul rivo Giorgio e dopo un attento esame del progetto e della località in cui si doveva costruire, constatò che il ricorso era inattendibile ed ebbe parole di biasimo pel ricorso infelice, rivolse all'amministrazione comunale parole di encomio e di incoraggiamento per la sollecita ricostruzione della foce del Giorgio, assicurando l'amministrazione che avrebbe prodigato al comune la sua intera assistenza, onde impedire qualsiasi intralcio all'esecuzione dell'opera.

L'ammontare del costo dell'opera ascese a circa 50 mila lire che fu coperto da un mutuo di favore al tasso del 2,50% ed ammortizzabile in 25 anni.



Dopo i lavori della foce del Giorgio



Prima dei lavori di Via Garibaldi

La copertura della foce del Giorgio fu la spinta che generò tanti altri lavori di sistemazione e di miglioramento della città fra i quali primeggia la trasformazione di via Garibaldi in ottima strada. Questa strada che malauguratamente non ci fu possibile in seguito di sistemare per intero, si svolgeva fra una fila di case addossate alla montagna da una parte, e fra un'altra fila di case contenenti 35 appartamenti dall'altra parte e site verso il mare. Questa seconda fila di case appiccate le une alle altre, addossate fra loro senza alcun intervallo, era fabbricata sul battente del mare, su pochi scogli emergenti dalla spiaggia, così che ad ogni mareggiata le loro fondazioni venivano colpite da onde furiose che ne minavano la stabilità.

Tali abitazioni erano del tutto infelici, prive di ogni elementare conforto igienico, con poche e monche finestre, con scale impossibili,

in uno stato indescrivibile di deperimento, erano inabitabili; l'amministrazione fu autorizzata a demolirle per ragioni d'igiene e di sicurezza.

Colla demolizione di questo gruppo di case, si sistemò e si dette vita a Via Garibaldi, la quale mentre prima colle sue case in piedi aveva una larghezza che si aggirava da un metro e 20 ad un metro e 50, divenne una comoda, bella e larga strada e forma l'attrazione principale di Camogli.

L'esecuzione di quest'opera costò al comune il solo pagamento delle case, per la loro demolizione il comune non ebbe nessuna spesa, l'assuntore della demolizione fu soddisfatto del valore dei materiali di demolizione.



Dopo i lavori di Via Garibaldi

Per ineluttabile conseguenza l'amministrazione comunale fu portata a considerare l'allargamento e la pavimentazione di Via Vittorio

Emanuele, strada principale dell'abitato di Camogli ed unica strada di raccordo con Recco e da questo colla Via Aurelia. La Via Vittorio Emanuele era pavimentata da una stretta striscia di lastre d'arenaria posta nel mezzo della strada, e da un grosso ciottolato ai suoi fianchi: presso piazza Schiaffino poi un terrazzo occupava un terzo della sua larghezza rendendone difficile il transito: tale copertura incominciava da piazza Schiaffino e giungeva allo scalo di costruzione, da questo limite fino a piazza Tripoli, la pavimentazione era fatta da lastre di arenaria alternate da file di mattoni e costituisce la copertura attuale che continua ad essere in opera.

L'amministrazione comunale ne rifece la pavimentazione con lastre d'arenaria per tutta la sua lunghezza e larghezza, demolì il terrazzo ingombrante il traffico, la dotò di marciapiedi, ne raddrizzò il profilo ed ora è una graziosa e comoda strada.

Per tale sistemazione il governo concesse al comune un sussidio di 16 mila lire.

In passato e prima ancora della nostra amministrazione, il comune impressionato dal fatto che non aveva strade e quindi mancava di aree per costruirvi abitazioni, concepì il proposito di una strada che partendo dalla località Lazza arrivasse al Boschetto, intendeva con ciò di costruire un'arteria di circonvallazione a monte dell'abitato.

Ottimo proposito, ma non lo eseguì per intero. Incominciò la strada, la condusse fino nei pressi dell'Asilo infantile e qui la troncò lasciandola in sospeso. Da questo limite si andava al Boschetto percorrendo prima un pessimo sentiero ed in fine un tratto di mulattiera.

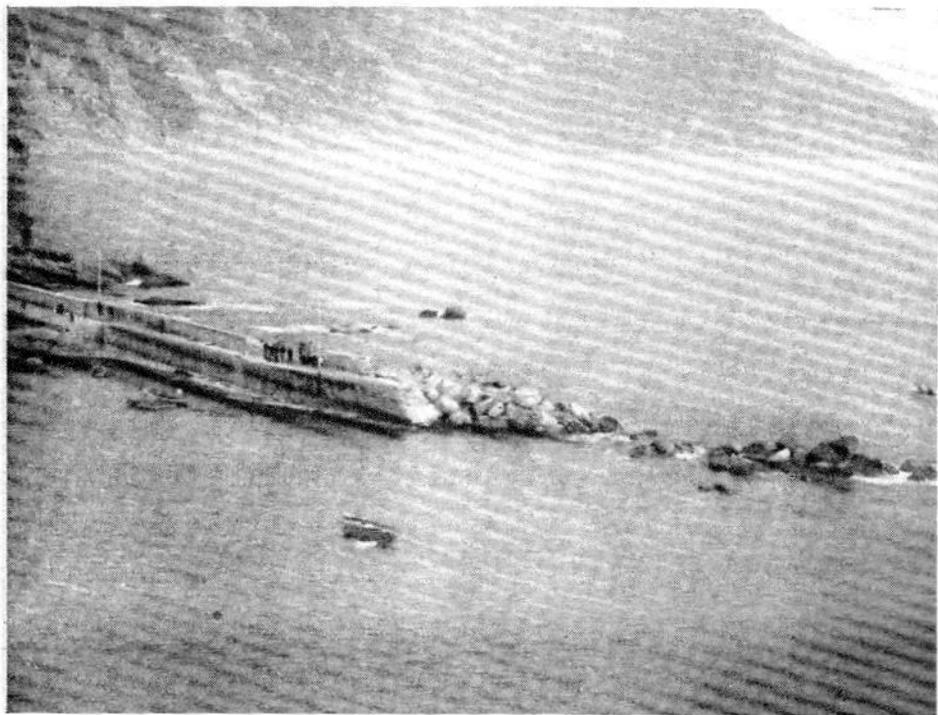
Non è a dire il disagio, le lamentele giustificate e gli incitamenti che ne venivano alla nostra amministrazione acciocchè vi prendesse riparo. Ma la cosa non era facile, richiedeva una lunga e difficile strada carrozzabile che importava una spesa superiore ai mezzi finanziari del comune.

L'amministrazione comunale con felice intuito risolse le difficoltà, col deliberare di usufruire della legge speciale che accordava un sussidio del 75% alle strade che i comuni costruivano per collegare le loro frazioni alla Stazione Ferroviaria.

Il comune per usufruire del sussidio concesso dalla legge, doveva proporre una strada che collegasse la sua frazione di Ruta alla stazione ferroviaria, e l'amministrazione compilò un progetto conforme alla legge, secondo il quale la strada partendo da Ruta doveva raggiungere la Stazione Ferroviaria passando per il Boschetto.

Siccome il comune pochi anni prima aveva costruito il tronco stradale Ruta-Boschetto, per ottenere il sussidio del 75% doveva costruire il tratto finale Boschetto-Stazione: ed è questo tratto che venne costruito; fu portato a termine nel modo migliore, i muri di sostegno sono riusciti solidissimi, quelli delle curve, punto cruciale dei muri, non hanno avuto la menoma screpolatura, le curve hanno un raggio molto ampio, la strada ha la pendenza massima del 4,50%, splendidamente alberata costituisce un vero ornamento di Camogli. Nello stesso lavoro fu incluso il tratto in sospenso della strada Lazza-Boschetto e fu eseguito nello stesso tempo in cui fu fatta quella Stazione-Boschetto. La strada è riuscita e bene.

Ma fu causa di molti travagli di molte amarezze all'amministrazione, la quale in un primo tempo ebbe forti divergenze coll'appaltatore dei lavori che sospese i lavori i quali furono terminati dopo da un'altra impresa, in secondo luogo dall'opposizione di pochi irresponsabili. L'opposizione non voleva la strada unicamente perchè ad essa non piaceva e per raggiungere il suo disgraziato intento inoltrò prima alla prefettura e di poi al Ministero ripetuti ricorsi, sostenendo che il comune non aveva il diritto al sussidio del 75%, che si doveva perciò negare il sussidio stesso; così al comune, privo del sussidio, sarebbero mancati i mezzi finanziari per costruire la strada ed essa non si sarebbe fatta.



Prima dei lavori di riparazione del molo

Il porto era in uno stato pietoso, l'amministrazione vi rivolse tutta la sua attenzione e vi fece tutti i lavori di cui aveva più urgente bisogno. Il molo che forma l'avamposto era ridotto a metà della sua lunghezza causa le mareggiate che ne avevano asportato la parte mancante, e se non fosse stato riparato, molto probabilmente il tratto che era ancora in piedi, sarebbe stato a sua volta asportato, ed avrebbe ostruita la bocca del porto. Per rifare il molo asportato occorreva posarne le fondazioni in mare ad una profondità che cominciava dal poco e terminava a circa tre metri di profondità.

Nell'ottobre dell'anno 1916 la nostra nazione era in guerra, il comune non aveva l'assistenza del suo ingegnere, nè quella del suo assistente ai lavori, chiamati sotto le armi; ciò malgrado l'amministrazione comunale conscia dell'importanza del lavoro e spinta dalla

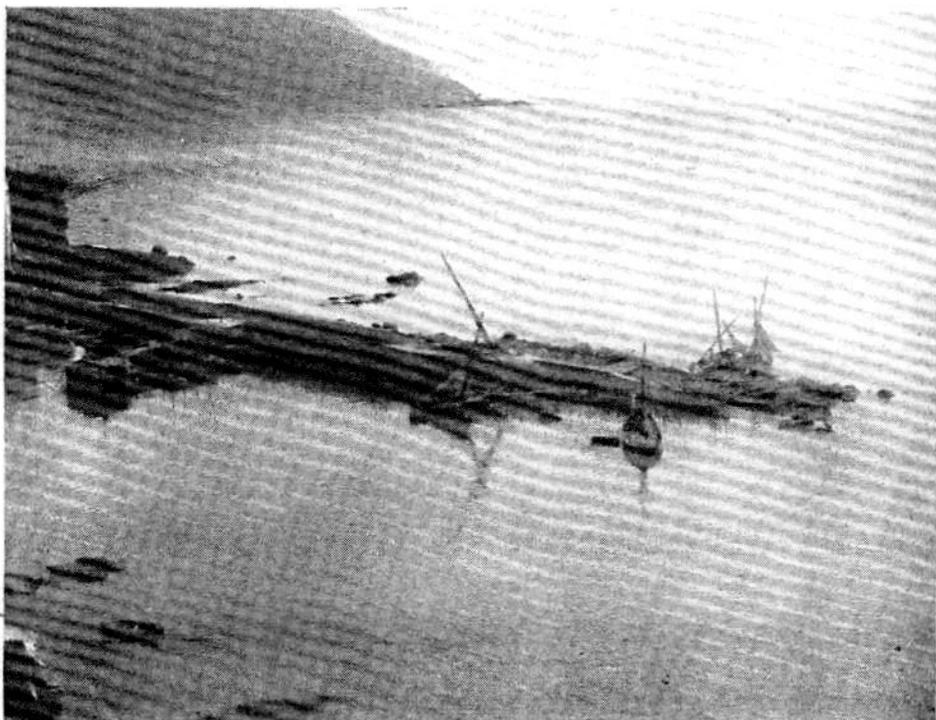
urgenza si assunse la responsabilità e la cura di eseguire il lavoro a suo tempo approvato dalle autorità superiori.

Il tempo benigno ed il mare calmo concessero di eseguire il lavoro presto e bene; per posare in mare le fondazioni base del molo, fu diviso lo specchio dell'acqua in vari cassoni, e cosa ben importante per la riuscita dell'opera si colmava un cassone ad ogni giorno di lavoro ed anche l'ultimo, quello di testata al molo che cubava 105 metri, fu colmato in un giorno.

Per rendersi conto della difficoltà dei lavori si deve notare che il lavoro si eseguì tutto a braccia d'uomo, così il trasporto della sabbia, del pietrisco, del cemento, dell'acqua, la miscela del cemento col pietrisco anch'essa fatta a braccia, veniva versata nei cassoni a mezzo di una carriola; si era in guerra e non si aveva la più piccola macchina d'aiuto; il lavoro ebbe la più ampia approvazione del Genio Civile.

È mio dovere tributare una lode agli operai ed a tutti quelli che concorsero alla buona riuscita del lavoro, consapevoli dell'importanza dell'opera vi profusero tutta la loro energia, tutto il loro buon volere e quando poi si dovevano colmare i cassoni, di loro spontanea volontà lavoravano dal mattino fino al riempimento, concedendosi solo un breve riposo per il pasto del mezzogiorno.

Tutti attesero indefessi al riempimento del cassone di testata del molo, che richiese un lavoro gravoso e pesante, consci che se non veniva eseguito entro la giornata, il mare anche poco mosso lo avrebbe distrutto. L'operaio Monti colla sola sua carriola vi trasportò tutto il materiale e sollecitato di cedere ad altri il suo incarico molto faticoso vi si rifiutò dicendo "io l'ho cominciato io voglio finirlo"; a tarda sera dopo che fu terminato il lavoro, sfinito dalla fatica si sdraiò sul mucchio di sabbia che era depositata sul molo e vi passò la notte.



Durante i lavori di riparazione del molo

Le frazioni di Ruta e S. Rocco furono del pari curate ed ebbero tutte le attenzioni dell'amministrazione, si migliorarono per quanto fu possibile le loro strade, ed appena avvenuta la sistemazione del civico acquedotto si aumentò la quantità dell'acqua che era a loro assegnata e vi si eseguirono tanti altri piccoli lavori.

Ruta non aveva aule sufficienti per le sue scuole elementari, l'amministrazione vi provvide costruendo in una bella posizione e di facile accesso un'ottima scuola che raccoglie tutti i bimbi della frazione, il cimitero piccolo ed insufficiente alle sepolture occorrenti fu ingrandito, furono costruite una serie di nicchie sepolcrali, fu completato da una camera mortuaria, e tutto rispondente ai dettami dell'igiene.

Quello che maggiormente merita di essere ricordato è la costruzione della magnifica strada che partendo dalla Via Aurelia, porta da Ruta a S. Rocco. La strada è riuscita superiore ad ogni aspettativa, è

larga otto metri ha una pendenza sola senza contropendenze che non supera il 4% e per un breve tratto, offre al visitatore un panorama incantevole; è meta di innumerevoli turisti e mentre aumenta le attrattive di Ruta, mette in valore S. Rocco fino a poco tempo fa interamente ignorato e negletto.

Tutti i proprietari espropriandi donarono al comune il terreno sul quale passa la strada ed il governo per l'esecuzione dell'opera concesse al comune un mutuo di favore di 100 mila lire al tasso del 2,50% ammortizzabile in 25 anni ed un sussidio di 6 mila lire. L'ammontare dell'opera si aggirò sulle 100 mila lire.

Un'opera veramente importante e che avrebbe di molto migliorato l'abitato di Camogli sarebbe stata la costruzione di una strada che collegasse il porto alla Stazione Ferroviaria; l'amministrazione vi attese con tutte le sue forze, vi profuse tutte le sue energie, ma dolorosamente non vi riuscì.

Una legge speciale concedeva un sussidio del 75% ai comuni che costruivano strade per unire il loro porto alla Stazione Ferroviaria.

Camogli non aveva i mezzi finanziari che occorreano per la costruzione della strada stazione-porto, pensò quindi di usufruire del sussidio concesso dalla legge per avere i mezzi sufficienti, ed a tale scopo fece il progetto di esecuzione della strada conforme alle disposizioni della legge stessa.

Il progetto fu approvato dalle autorità della Provincia e passò al Ministero per la sua definitiva approvazione. Secondo il tracciato la strada partiva dalla Stazione Ferroviaria percorreva Via Nicolò Cuneo, Via Garibaldi e sboccando in piazza Colombo giungeva al porto: per dare alla strada la dovuta larghezza era necessario demolire il gruppo delle case di Via Garibaldi che sono a mare di questa e confinano con la piazza Colombo, ed anche demolire poche altre case che si trovano al confine di levante di Via Garibaldi; il gruppo di case da demolire constava in totale di 29 appartamenti e botteghe.

La prudenza esigeva un esame attento affinché non ne venisse a soffrire il comune per un probabile esodo dei suoi abitanti, per accertarsene, l'amministrazione fece fare un elenco diligente degli appartamenti vuoti che erano nella città e risultò che ve n'erano 90. Per spiegarsi il risultato impensato bisogna avere presente che la popolazione di Camogli, al tempo della sua grande marina a vela, constava di 12 mila e più abitanti e che al tempo dei lavori progettati era discesa a circa 8 mila abitanti e probabilmente anche a meno.

Comunque l'amministrazione per esonerarsi da qualsiasi responsabilità e per pareggiare le case da demolire con la costruzione di altrettante case nuove, fece un progetto per costruire un grosso fabbricato di 35 appartamenti da erigersi nel terreno di sua proprietà posto dietro il teatro Sociale.

La costruzione della strada avrebbe agevolato di molto il porto, ne avrebbe facilitato le operazioni di scarico e carico consentendo ai grossi veicoli di accostarlo e ne avrebbe aumentato il traffico.

La demolizione del gruppo di Case di Via Garibaldi avrebbe fatto sì che detta via sarebbe divenuta una delle più belle strade, quando si pensi che dal principio di levante di Via Garibaldi si godrebbe la vista della Chiesa con le sue adiacenze, del porto, di tutta Via Garibaldi tanto caratteristica e del mare infinito; inoltre le case a monte della strada avrebbero acquistato luce, migliorando le loro condizioni igieniche.

Ma l'opposizione si fece viva e come, non voleva che si costruisse la strada, si appellò prima alla Provincia e poi al Ministero, sostenendo che Camogli non aveva bisogno della strada, in quanto il suo porto svolgendo ben poche operazioni di commercio, non si doveva considerare tale e non esistendo un porto non vi era bisogno di una strada di comunicazione dello stesso con la stazione; perciò il comune non aveva diritto al sussidio del 75% del costo della strada ed in conseguenza il Ministero doveva negarlo al comune e questo così non avrebbe costruita la strada.

La Provincia respinse i ricorsi, ma il Ministero li accolse, non concesse il sussidio, ed il comune privo del sussidio non poté costruire la strada.

Nel settembre del 1915 si abbattè sul comune una terribile alluvione, che in mezz'ora asportò quasi per intero le strade di comunicazione con Ruta, S. Rocco, asportò la condotta della fogna principale, la strada di raccordo col porto, ruppe gli argini del Rio Gentile e del Giorgio, danneggiò la stazione ferroviaria, portò via una parte del ponte di scarico dei detriti della costruenda galleria Camogli-Santa Margherita pel doppio binario e fece una quantità di altri danni che sarebbe troppo lungo elencare, e dolorosamente causò la morte di tre persone, una guardia daziaria, una guardia di finanza ed un pescatore, che furono travolti in mare e non vennero ritrovate le loro salme.

Era urgentissimo rifare le strade, mettere in efficienza le fogne ma l'Italia era in guerra, il comune non aveva l'assistenza del suo ingegnere e del suo assistente ai lavori, chiamati sotto le armi, ed anche il personale capace di simili lavori era sotto le armi, così che l'amministrazione comunale si trovava in non facili condizioni per provvedervi.

Per tale bisogna, il sindaco si recò presso il Genio Civile, per avere i suggerimenti del caso, fu ricevuto dall'ingegnere capo commendatore Mafezzini, il quale edotto di quanto necessitava al comune, lo esortò ad eseguire al più presto i lavori che occorrevano e per accelerarli lo dispensò dal presentare i progetti relativi alle opere da ricostruire, lo esonerò da indire i corrispondenti appalti e di compiere tutte le altre lunghe formalità richieste dalla legge "a lei sindaco consento di fare tutto quanto per il suo Comune, mentre ad un altro sindaco che mi domandava l'autorizzazione di fare tanti lavori per l'importo di 2.500 lire, ho risposto che la legge non consente di fare lavori in economia superiori a lire 500."

Il Comune riparò i danni dell'alluvione in poco tempo e profittando dell'occasione rifece per intero il collettore raccogliatore delle

fogne e di tutte le acque nere del comune: il collettore incomincia dalla Piccola Casa di Provvidenza, percorre la Via Garibaldi, sbocca nel Giorgio e scarica le acque nere in alto mare, dove vengono disperse dalla corrente marina, così che la nostra spiaggia gode di un mare terso ed il migliore per i bagni. Il totale dei lavori ammontò a circa 110 mila lire.

Una parola riguardo alla posa del doppio binario della ferrovia Genova-La Spezia. Questo tratto di ferrovia era dotato di un solo binario percorso da 90 treni al giorno compresi treni merci e treni passeggeri, era saturo di lavoro: quale ferrovia ad un solo binario era la seconda in Europa sulla quale transitava giornalmente un numero così grande di treni, la ferrovia sulla quale transitava il numero maggiore di treni era in Svizzera.

Ne nasceva la necessità, l'urgenza di costruire un secondo binario che avrebbe consentito di inoltrare sulla linea ferroviaria tanti treni quanti ne sarebbero occorsi, ma vi si opponevano non poche difficoltà, alcuni volevano che in sua vece si costruisse una linea ferroviaria interna, anche la progettata costruzione di una linea tranviaria Genova-Rapallo-Chiavari in sede propria ne ritardava anzi non ne voleva l'attuazione.

L'amministrazione comunale con felice iniziativa convocò a Camogli tutti i Comuni da Genova a La Spezia ben interessati come Camogli alla costruzione del doppio binario, e dopo parecchie riunioni e col massimo buon accordo si nominò una commissione che rappresentando tutti i comuni della Riviera di Levante, si recasse a Roma per perorare l'esecuzione del raddoppio del binario.

La commissione a Roma in unione a tutti i Deputati e Senatori della Liguria, che erano stati colà convocati a tale scopo a cura dell'ammiraglio Bettolo deputato di Recco, fu ricevuta dal ministro dei lavori pubblici On.le Lacava, al quale espresse i suoi desideri, ed il ministro ben a giorno dell'importanza dell'opera, vi dette il suo pieno consenso e promise l'iscrizione in bilancio dei fondi necessari.

Successivamente la commissione fu ricevuta dal Commendatore Bianchi Direttore generale delle Ferrovie dello Stato, profondo conoscitore delle necessità, convinto dell'urgenza dei lavori richiesti, assicurò la commissione che il doppio binario si sarebbe fatto al più presto e anche senza i fondi del ministero, in quanto che per una fortunata combinazione avendo libero 15 milioni di lire a disposizione dell'amministrazione delle ferrovie per lavori impreveduti, avrebbe assegnato il fondo stesso alla costruzione del doppio binario.

Sei mesi dopo veniva dato in appalto la costruzione della Galleria Camogli-S. Margherita e si incominciava la costruzione del doppio binario.

Camogli usufruisce della fermata di Priaro, in questa località prima del raddoppio della linea vi era una piccola collina sotto la quale in una galleria lunga circa 70 metri passavano i treni e nello spazio fra l'imbocco di questa galleria e l'imbocco della galleria a levante della attuale fermata, avvenivano le fermate dei treni, lo spazio così posto fra le due gallerie era ristretto, era insufficiente tanto che la maggior parte delle vetture dei treni nel tempo delle fermate sostavano in galleria; per recarsi all'uscita i passeggeri con difficoltà non scevra da pericoli erano costretti a percorrere la galleria a piedi ed all'oscuro.

Il progetto del raddoppio della linea portava ancora la fermata di Priaro in Galleria, non migliorava in nessun modo le condizioni della fermata stessa, l'amministrazione impressionata e persuasa che la tanto infelice progettata fermata sarebbe stata di nocumento alla ferrovia stessa, che dopo ben difficilmente l'avrebbe potuta modificare, e di grave disagio e pericolo per i passeggeri di Priaro così numerosi, che nel tratto Camogli-Genova escluso Recco, costituivano il maggior numero, convenne colla direzione delle ferrovie che il tracciato venisse modificato, che si demolisse la collina posta tra le due gallerie, che la scala

di accesso alla fermata di Priaro da Via Vittorio Emanuele fosse ampia e comoda e così pure l'accesso a Via Mazzini.

Da parte sua il comune cedette alla ferrovia in vicinanza della stazione una striscia di terreno sulla quale venne posato il binario morto per il servizio ferroviario, servizio anche indispensabile al commercio del comune e che l'amministrazione comunale valutò ben attentamente.

La convenzione così stabilita venne eseguita con soddisfazione del comune e della ferrovia, la quale apprezzando le cure che il comune svolse per la posa in opera del doppio binario, terminò i lavori accessori con materiale di lusso, in travertino.

Il monumento dedicato in onore ed alla memoria dei nostri concittadini caduti nella grande guerra 1914-1918 fu innalzato dall'amministrazione comunale e nello stesso tempo, la piazza del teatro Sociale nella quale sorge, a sua cura fu trasformata in piccolo giardino, che colle sue graziose aiuole fa la piazza degna di ospitare il monumento.



Dopo il lavoro della Piazza del teatro Sociale

L'antica piazza Lazza si trovava in una condizione pietosa, pochi anni prima avevano tentato di costruirvi un grosso fabbricato, ne avevano incominciato la costruzione ed innalzato le fondazioni a circa due metri d'altezza, ma poi l'abbandonarono repentinamente lasciando in piedi pochi ruderi di muri.



Prima dei lavori di Piazza Lazza

Lazza è l'entrata dell'abitato della città, ha una superficie di circa quattro mila metri quadrati, è posta a piombo sul mare a circa 30 metri d'altezza, non ha alcun impedimento che le impedisca la vista del mare, così che da Lazza lo sguardo spazia dalla punta Chiappa al lontano capo Mele, alla lanterna di Genova e gode della vista di tutto il golfo impareggiabile.

L'amministrazione comunale non poteva, non doveva disinteressarsene e dopo non poche difficoltà amministrative ed ostilità di partiti contrari, riuscì a trasformare in una piccola e graziosa piazza quella che prima era una landa diruta e abbandonata.



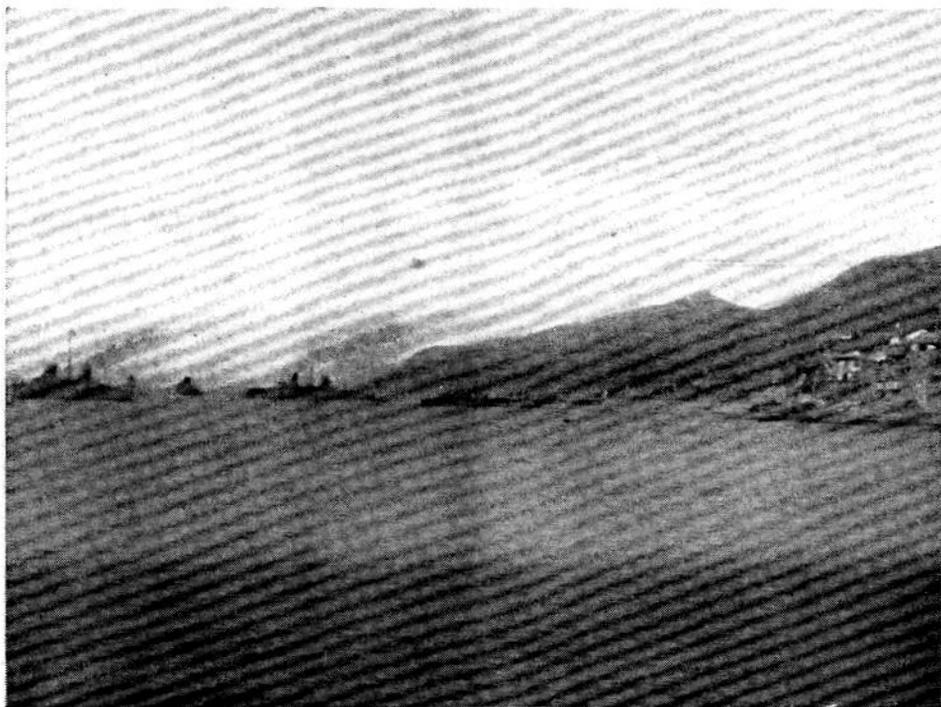
Dopo i lavori di Piazza Lazza

Si dovrebbero citare tanti altri lavori che furono eseguiti ma che ometto per brevità, quali l'allargamento della curva sul torrente Migliaro della strada Camogli-Recco, la ricostruzione degli argini del Rio Gentile, la costruzione della Via Nicolò Cuneo, che costituisce il principio della strada Stazione-porto, ma non posso tacere da parte del Comune l'acquisto del vasto terreno che ha per confini il municipio, il Teatro Sociale, la strada che dal municipio porta al teatro ed il Rio Gentile.

L'amministrazione di sua propria iniziativa, colla massima cautela, acquistò al pubblico incanto il terreno "a nome dichiarando" per la somma di sette mila lire, ed in seguito il consiglio comunale all'unanimità approvò l'acquisto e deliberò che venisse iscritto al nome del comune. Ma più del valore del terreno più del buon affare commerciale, merita di essere considerata l'importanza che il terreno ha per il

comune, in quanto gli consentì di costruire la Via Nicolò Cuneo e di fare altre opere sullo stesso terreno.

Il 15 Maggio 1910 Camogli ebbe l'onore di commemorare il 50° anniversario della morte del concittadino Simone Schiaffino l'eroico alfiere dei mille, lo commemorò coll'affetto e coll'amore coi quali una madre ricorda il proprio figlio, vi prodigò tutte le sue attenzioni e nell'occasione una squadra della nostra marina da guerra vi prese parte, sostando per tre giorni all'ancoraggio di fronte a Camogli contribuì a rendere più solenne la commemorazione.



La Squadra Navale in onore di Simone Schiaffino

Per quanto sia dolente non si può dimenticare il 1911, in uno o due comuni a noi vicini si manifestò un'infezione di colera e per quanto fosse stata leggera e troncata prontamente, suscitò un'ansia, un'apprensione ben giustificata.

Camogli saluberrima, refrattaria e non soggetta a malattie infettive e nemmeno alle infezioni sporadiche estive, in previsione di un

attacco del male, volle fornirsi di ogni mezzo che l'igiene prescrive per farvi fronte: fece istruire a Genova un personale per renderlo edotto della profilassi delle malattie infettive, preparò un locale per adibirlo al ricovero dei malati, ed un altro per isolarvi le famiglie dichiarate infette e si fornì di tutto il materiale che potesse abbisognare per l'occorrenza.

Si ebbe un solo ammalato venuto da fuori comune, tutto si svolse nel modo più regolare, il più perfetto, sia il ricovero del malato, che l'isolamento della sua famiglia, tanto che la popolazione non si avvide del triste avvenimento.

Camogli ebbe l'onore di ospitare al Portofino vetta la Regina Margherita di Savoia. S. M. onorò di una sua visita la nostra città, la nostra Chiesa, ammirandone le bellezze, e la popolazione tutta le tributò con sentimenti di viva simpatia i suoi omaggi.

Non posso esimermi dall'enumerare fra le benemerenzze di Camogli la Casa di Riposo per la Gente di Mare "Giovanni Bettolo" in quanto il comune le ha donata l'area sulla quale venne costruita, area impareggiabile per la sua bellezza che abbraccia tutto il golfo paradiso. La casa di Riposo amministrata tanto amorosamente dall'Istituto Nazionale per la Previdenza Sociale, fu pensata, cominciata e condotta a termine da camogliesi, fu la prima che sorse in Italia, nel 1932 il Re e la Regina la inaugurarono, l'opera illustra l'amore che Camogli ha per il suo mare.

Io sono stato presidente del Consiglio di Amministrazione della Casa di Riposo per oltre 12 anni, dal suo inizio fino alla sua consegna all'Istituto Nazionale per la Previdenza Sociale, ed ora approfitto dell'occasione per compiere il mio tardivo dovere di tributare un plauso, un vivo ringraziamento a tutti i benefattori, a tutti coloro che prestarono la loro opera per la costituzione dell'Opera Pia Casa di "Riposo per la Gente di Mare GIOVANNI BETTOLO."

Camogli assecondò benevolmente la sua amministrazione comunale era ben soddisfatta dei miglioramenti conseguiti, ma era ben lon-

tano dal pensare che potessero portargli in un tempo non lontano tanti benefizi come quelli che ne usufruisce al presente.

A Camogli convergono turisti, bagnanti non pochi, l'estate Camogliese è apprezzata e conosciuta, e nel consesso delle nostre città rivierasche non vi fa cattiva figura.

Ora si tratta di proseguire, di continuare nel cammino intrapreso, ma bene, pensatamente. Camogli ha un cielo bellissimo, un clima saluberrimo, ineguagliabile, dal grande professore Murri fu denominata la valle d'oro della salute; concorde deve imitare i nostri vecchi che seppero costruire tanti velieri che formarono metà della marina a vela di tutta Italia.

Per raggiungere il nobile intento, a mio giudizio, è necessario portare a termine Via Garibaldi col demolire le sue case inopportune e di costruire una strada che partendo dalla Via Aurelia e procedendo quasi in piano per Sant'Anna e S. Prospero termini poco oltre il Boschetto.

Da una amministrazione comunale fu fatto il progetto della strada, ed ora non si tratta che di avere un'amministrazione che lo eseguisca.

La strada è necessaria, Camogli non ha aree di costruzione, ora si fabbrica in zone impervie, impensate, si omette di dotare di garages, tanto necessari le nuove case, perchè non consentiti dalle aree prescelte così infelici, non solo, ma una volta eseguita sarebbe una delle più belle strade turistiche, vi chiamerebbe tante costruzioni che coi loro proventi compenserebbero l'onere del Comune per la sua costruzione.

Per convincersi della bellezza e dell'opportunità della strada, basterebbe percorrere la diruta via di mezzo che corre quasi parallela e sopra Via Mazzini.

La demolizione delle case di Via Garibaldi rischiesta dalla costruzione di via al porto non sarebbe difficile, Camogli per eseguirla dovrebbe costruire un numero di case eguale a quello delle case da demolire ed anche superiore, la costruzione non riuscirebbe troppo

onerosa perchè la farebbe sull'area di sua proprietà posta dietro il Teatro Sociale, ed in tal modo i proprietari espropriandi verrebbero tacitati con una nuova costruzione.

Per raggiungere l'intento si dovrebbero evitare i piccoli lavori, negligerne i piccoli miglioramenti e raggruppando tutte le economie far propria la massima che - "le piccole spese vuotano le grandi casse".

Ho fatto una descrizione sommaria dei lavori eseguiti dal nostro comune col solo intento di provare ancora una volta che l'unione delle forze e la perseveranza, consentono di fare cose che in proseguito di tempo diventano utili e proficue, ben lontano da me anche la più lontana intenzione di tessere lodi o lanciare biasimi a chiunque.

La città di Camogli se vuole assurgere all'antico fastigio deve espandersi, deve ampliare il suo abitato, deve infrangere la cortina di ferro di certe mentalità che vogliono avere ogni cosa nel centro dell'abitato, mentalità che ha permesso l'infelice costruzione del mercato chiuso, nello scalo adibito anticamente a costruzione di barche.

Lo scalo si doveva trasformare in giardino, in parco di ricreazione dei nostri bambini, posto di fronte al porto sarebbe un polmone di Camogli e la sua gemma più bella.

Che dire poi della costruzione delle scuole elementari fatta fra il Municipio ed il palazzo Pitti, ostruita da tre lati ha la visuale da un lato solo e limitato dal castellarò?

Queste due opere, a mio giudizio, infelici, sono state eseguite dal Comune e mi auguro che il Comune stesso possa demolirle in un avvenire non lontano.

Con altrettanto amore si dovrebbe curare l'avvenire di Ruta e di S. Rocco migliorandone gli accessi e dotandole di buone case operaie.

Colla definitiva sistemazione di Via Garibaldi, la Camogli turistica acquisterebbe nuove ed impensate bellezze; piazza Colombo verrebbe messa in maggiore e migliore luce, risalterebbero maggiormente le

caratteristiche vie d'accesso al molo ed alla calata coi loro caratteristici archivolti, e cosa nuova verrebbe messo in luce l'accesso alla scala di Priaro col suo archivolto impensato. Cose vecchie che io amo non da esperto conoscitore d'arte, cose antiche che a me vecchio rammentano tante passate vicende del mio comune a me tanto caro.

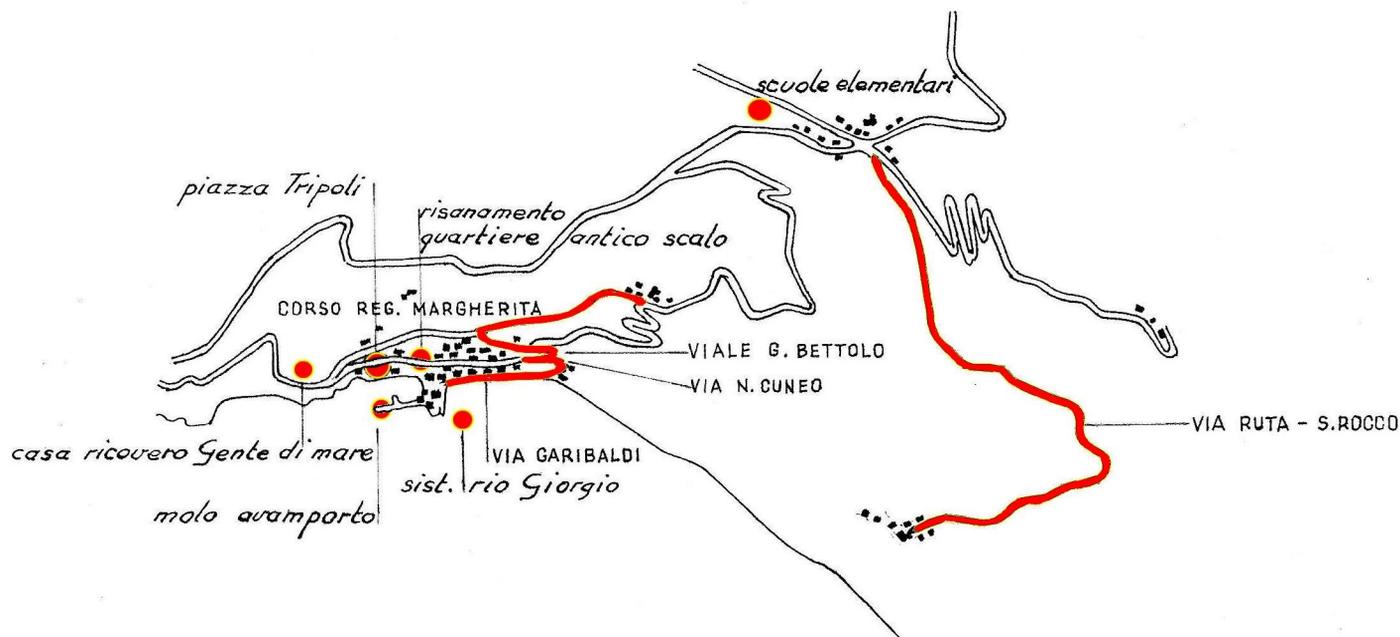
Tali sono il mio pensiero il mio desiderio, non so se approvati da alcuno, carico di anni chiudo il mio dire desiderando ogni prosperità al mio comune al quale ho dato trenta anni di lavoro e con affetto.

Camogli, Dicembre 1954

Davide OLIVARI



Comune di Camogli



**LE OPERE COMPIUTE IERI ATTESTANO OGGI
L'APPASSIONATO ED INTELLIGENTE LAVORO DEL SINDACO
COMM. AVV. DAVIDE OLIVARI
NEL SUO CENTESIMO COMPLEANNO I CONCITTADINI,
RICONOSCENTI DELLA SAGGIA, CHIAROVEGENTE AMMINISTRAZIONE,
BENE AUGURANDO, PLAUDONO.**

Camogli, 16 Marzo 1961.

Attestato di Benemerenza che il Comune ed i Cittadini di Camogli offeressero con gratitudine al Sindaco Davide Olivari nel giorno del suo 100° anniversario.