

— La strada monumentale — mi spiega il Tonci — non ha pendenze maggiori del 4 $\frac{1}{2}$, al più 5 %; venne costruita dal 1829 al 1831 ed inaugurata nel 1833. Vi lavoravano 600 uomini e percepivano 33 soldini al giorno. Mio padre, che era sorvegliante in capo, era pagato 50 soldini al giorno... l'ingegnere in capo riceveva un tallero, ossia due fiorini al giorno. Vi parrà strano che, mentre si costruiva la strada, si potesse morire d'inedia, avendo talleri in tasca, tale era la scarsenza di moneta spicciola. Mio padre poi mi raccontava che tutte le falde del Velebit erano, ai suoi tempi, boschive, mentre oggidì, come vedete, sono tutte aride; tanto che, per proseguire i lavori stradali, si dovette spesso usar mine, non solo contro i macigni, ma contro radici d'alberi giganteschi.

— Come si spiega tutto ciò?

— In gran parte codesta squallida aridità è dovuta ad ingorde speculazioni, e in parte al dente della capra e al vandalismo dei nostri montanari.

In fatto, tranne rari tratti boschivi, il Velebit è d'una squallidezza desolante; qua e là, qualche cespuglio, qualche breve convalle verdeggiante. Ecco tutto. Ma non ci si pensa, perchè ciò che maggiormente interessa l'alpinista, di primo acchito, è la strada. I suoi muri di sostegno, alti fin venti metri, sono tutti a secco, così arditi ed artistici, che oggidì un ingegnere tentennerebbe a progettarne. Più volte non si scorge l'uscita della strada, tanto è accidentato il terreno. E spesso la strada corre fiancheggiata da burroni spaventevoli. Che si salga sempre, ci si accorge dall'aria sempre più fina, più fresca, più frizzante.

L'egregio Tonci mi dà altri dettagli:

— Una delle vette più alte è Podprag, piccola stazione perduta tra le nuvole, dove noi sosteremo; dista da