

LA VUELTA

Edwin Winkels

Welkom thuis (roman)

Haar laatste vlucht (roman)

Het oog van de orkaan (roman)

Johan Cruijff in Barcelona. De mythe van de verlosser

(non-fictie)

Twaalf jaar onschuldig in de cel. Mijn Spaanse nachtmerrie

(non-fictie; met Romano van der Dussen)

En ze deed het (roman)

EDWIN WINKELS

LA VUELTA

**Heroïsche verhalen uit
de Ronde van Spanje**

Uitgeverij Brandt
Amsterdam 2019

INHOUD

- Inleiding 7
1. Geen beeld of straatnaam voor de oprichters 12
Klim: Puerto de Pajares (1378 meter) 23
 2. Een bijzondere Belg en teleurgestelde Spanjaarden 25
Klim: La Bola del Mundo (2257 meter) 33
 3. De olijfolie van Valentijn en Van de Ruit 35
Klim: Calar Alto (2168 meter) 41
 4. De bergkoning in het concentratiekamp van Franco 43
Klim: Alto de Urkiola (713 meter) 51
 5. Delio en Freddy, twee sprintkanonnen 53
Klim: La Camperona (1596 meter) 68
 6. 'Holanda' in vunzige hotels en zonder aardappelen 70
Klim: Sierra Nevada (2510 meter) 81
 7. Wel Vuelta, geen Vuelta, misschien Vuelta, altijd Vuelta 83
Klim: El Xorret del Cati (1097 meter) 98
 8. De Adelaar van Toledo vs. de Leeuw van Larrabetzu 100
Klim: Angliru (1570 meter) 110
 9. Anquetil wil niet net zo sterven als Coppi 113
Klim: Cerler (1913 meter) 127



Copyright © Edwin Winkels 2019
Omslag: Studio Brandt
Auteursfoto: Tessa Posthuma de Boer
Typografie: Zeno
NUR 480
ISBN 978 94 93095 06 9

10. De bommen van de ETA en een doodsbanne Hinault 129
Klim: Monte Naranco (644 meter) 145
 11. De allerlaatste zege van Tom Simpson 147
Klim: La Covatilla (1962 meter) 156
 12. Rijst voor Daan de Groot, kraaienpoten voor Jan Janssen 158
Klim: La Pandera (1830 meter) 175
 13. Een bergachtig land dat pas laat zijn bergen ontdekte 177
Klim: Los Machucos (921 meter) 190
 14. Het requiem van Luis Ocaña 192
Klim: La Cruz de la Demanda (1855 meter) 205
 15. Joop Zoetemelk, diarree en een Spaanse staking 207
Klim: Les Praeres (751 meter) 217
 16. Het begon allemaal met de amfetamines 219
Klim: Els Cortals d'Encamp (2087 meter) 233
 17. Robert 'oorbel' Millar: valstrik of hoogmoed? 235
Klim: Cumbre del Sol (435 meter) 247
 18. Toen de Vuelta het toetje van de Tour werd 249
Klim: Lagos de Covadonga (1135 meter) 261
 19. De klimmer die nooit meer uit het diepste dal kwam 264
Klim: Monte Oiz (1019 meter) 274
 20. Waarom Miguel Indurain nooit de Vuelta won 276
Klim: Teide (2356 meter) 290
- Overzicht winnaars 292
Kranten, tijdschriften en websites 294
Boeken 295
Register 296

INLEIDING

De weg is zo'n 52 kilometer lang. Ik kan niet schrijven dat het de weg van dit dorpje naar dat stadje is, want dorpen en steden zijn er niet aan de uiteinden. De weg CM-4202 loopt van nergens naar nergens, van de ene T-kruising in de volledige leegte naar de andere T-kruising in het totale niets. Als we de weg opdraaien doen we een weddenschap: hoeveel auto's zullen we onderweg tegenkomen?

Er liggen twee dorpen langs de weg.

La Bienvenida bestaat uit een kerk en zo'n tien huizen. 'Het welkom' betekent de naam, maar het kan ook 'de welkome vrouw' zijn of 'het welkome meisje'. Genoemd naar een baby die er ooit geboren werd en *la bienvenida* was, want veel kinderen waren er ongetwijfeld niet, dus elke nieuwe inwoner was welkom, elke baby was weer een beetje meer toekomst. Nu zijn er helemaal geen kinderen meer. En ook geen jongeren. Allemaal naar de stad gevluht. De stad is ver weg.

Alle luiken voor de ramen zijn dicht, om de zon en de hitte buiten te houden. De deuren zitten vrijwel zeker niet op slot, dat hoeft hier niet.

In het Spaans heet dit een *pedanía* – een gehucht dat

bij een andere gemeente hoort, die in dit geval tientallen kilometers verderop ligt. Een bordje geeft aan dat er Romeinse ruïnes zijn in La Bienvenida, maar ik betwijfel of er ooit een toerist is gestopt. Wij rijden door.

Halverwege de weg CM-4202 stoppen we even om de omgeving te aanschouwen, de hitte buiten de auto te voelen zinderen, de benen en rug te strekken. Een hek verspert de toegang tot een *finca*, het landgoed van een van de vele grootgrondbezitters die hier de dienst uitmaken. Finca Gargantilla staat boven het hek, dat betekent 'halsketting'. Vanzelfsprekend geen ziel te bekennen, er is zelfs geen huis te zien.

Het land straalt een gele kleur uit, afgewisseld met groene vlekjes.

Er staan alleen maar eiken, al tientallen kilometers lang. Vroeger leerden de kinderen op school dat een eekhoortje op weg vanuit het diepe zuidwesten van Spanje naar het verre noorden van eik naar eik kon springen zonder ooit de grond te raken. Bijna niets anders groeit hier in de droogte; landbouw wordt uitgeoefend zonder irrigatie. Graan is het meest voorkomende gewas, de olijfbom is vanzelfsprekend ook populair. We zijn in Castilla-La Mancha, de regio met de meeste wijngaarden, maar niet hier langs deze kurkdroge weg. La Mancha is de streek waar Don Quichot knettergek werd en begon te vechten tegen de molens, die met hun tollende wieken de enige levende wezens leken te zijn.

Op de enige bordjes langs de weg staat *coto de caza*, jachtgebied. Op liefst 87 procent van het Spaanse land mag je jagen, en hier, ver van de steden, van de bebouwing, van de mensen, is dat bijna 100 procent. Er zijn hier heel veel meer konijnen dan mensen. *Conejo al ajillo*, konijn met knoflook, is een traditioneel, populair gerecht.

Het volgende dorp ligt 27 kilometer verderop. Er zou-

den 523 mensen moeten wonen, maar we zien er niet één op straat. Komt ook door het tijdstip: het is rond twee uur 's middags, etenstijd, en buiten is het 37 graden. Het is begin september. Het dorp heet Alamillo, een naam die uit een western lijkt te komen.

Maar dit is niet de Far West anderhalve eeuw geleden. Dit is de centrale hoogvlakte van Spanje, *la meseta*, anno 2018. De verlatenheid, de leegte, de weidsheid. Bijna nergens in Europa zie je zulke uitgestrekte gebieden met zo weinig mensen.

De CM-4202 ligt in de provincie Ciudad Real, dat met slechts 25 inwoners per vierkante kilometer niet eens de dunst bevolkte provincie van Spanje is. Wie nóg meer leegte wil, moet naar Zamora (17 inw/km²), Cuenca (12), Teruel (9) of Soria (8). In Nederland wonen gemiddeld 509 mensen op een vierkante kilometer.

We zijn op weg naar Almadén. Het is de achtste etappe van de Vuelta a España, 195 kilometer vanuit Linares. Het peloton rijdt over een weg die iets zuidelijker ligt; we moeten de renners voor zien te komen, eerder bij de finish zijn, over een alternatieve route die nog leger is dan de weg van de koers, waar in de dorpen nog enkele mensen de hitte trotseren en het huis uit komen om de renners voorbij te zien flitsen. Daarna is het er weer stil, voor bijna altijd.

Almadén. Nooit van gehoord. Zelfs de meeste Spanjaarden zullen het niet kennen. Iets van 5500 inwoners. Boven het dorp, op een heuvel, steken roestige, ijzeren torens de lucht in. Vroeger waren hier kwikmijnen, toen de belangrijkste bron van inkomsten van de bewoners. In 1960 woonden er nog 13.443 mensen in Almadén. In 2003 gingen de mijnen dicht, na tweeduizend jaar activiteit. Nu is er een museum dat daaraan herinnert. Veel bezoekers zijn er nooit. Met de komst van de Vuelta, die

het dorp voor een middag op de kaart zet, even op de nationale Spaanse televisie doet verschijnen, hoopt Almadén bekender te worden. Er is een half dozijn hotelletjes en er zijn bed and breakfasts, maar de wielerkaravaan blijft er niet overnachten. Die is een uurtje na de finish alweer verder getrokken, richting de startplaats van de volgende dag, Talavera de la Reina, 200 kilometer verderop. Er zit geen stukje snelweg tussen, geen kilometer vierbaansweg en de grote touringcars van de ploegen doen meer dan drie uur over de rit naar hun hotels. Erger nog: door het meer abrupte, heuvelachtige gebied maken de lange rechte wegen van de ochtend plaats voor honderden bochten, misschien wel duizenden.

In mei 1935 kwam de karavaan in de laatste week van de eerste Vuelta – nog 31 coureurs en enkele wagens – hier niet zo heel ver vandaan langs. Een etappe van Sevilla naar Cáceres, en daarna een van Cáceres naar Zamora, aan de westrand van Spanje, dicht bij de Portugese grens. Toen reed het peloton alleen over de hoofdwegen, want dat waren de enige die, min of meer, waren geasfalteerd.

Heel erg veel lijkt er sindsdien niet veranderd op het Spaanse platteland. De dorpjes zijn hetzelfde gebleven: de huizen wit, het landschap oneindig, de zon ongenadig. Nu hoeven de renners alleen niet meer bij de waterbronnen en -putten in die dorpjes te stoppen om hun bidons bij te vullen. Zien ze de bewoners niet meer in het stro in de stallen bij hun koeien de siësta slapen. Rijden ze minder vaak lek. En fietsen ze bijna nooit meer van provinciehoofdstad naar provinciehoofdstad.

De Vuelta zoekt nu al jaren dat verlaten platteland op, start- en aankomstplaatsen die zelfs in eigen land bijna niemand kent. Op zoek onder andere naar steile hellingen op ‘onmogelijke’ plekken. Naar verborgen schatten in een immens landschap. Naar een spannen-

de, kleurrijke koers die daardoor ook in het buitenland steeds populairder is geworden, zowel bij de renners als bij de wielersliefhebbers.

Vraag wielrenners wat hen, behalve die klimmen van 25 procent op puisten van de Middellandse-Zee tot die van de Cantabrische Zee, van de Sierra Nevada tot het Baskenland, van Almería tot Andorra, het meest opvalt aan de Ronde van Spanje, dan is het die leegte, de stilte, de eenzaamheid van het peloton op totaal verlaten wegen.

O ja, over die 52 kilometer op de CM-4202 van niets naar nergens kwamen we drie auto's tegen. Drie.

1.

GEEN BEELD OF STRAATNAAM VOOR DE OPRICHTERS

Na 178 kilometer was er gezonde trek. Misschien wel echte honger. Het peloton van 49 man was om tien over half zeven 's morgens, in de vroege ochtendkou, vertrokken uit Valladolid, nadat elke coureur zijn houten koffer in de vrachtwagen van de organisatie had achtergelaten. Eén renner was niet komen opdagen: fietshandelaar Santiago Mostajo, uit de buurt van Zaragoza, was zo van de hectische eerste dag geschrokken, de slechts 185 kilometer van Madrid naar Valladolid met een hoge col, voortdurende demarrages en een duivelse gemiddelde snelheid van 31 kilometer per uur, dat hij ervoor paste ook nog eens de resterende 3200 af te leggen.

De tweede etappe verliep redelijk rustig, speelde zich bijna onzichtbaar af in de enorme stofwolk die renners en volgauto's opwierpen op de slechte wegen over de centrale hoogvlakte, strak richting het noorden. Het was tegen twee uur 's middags toen het stadje Reinosa lonkte. Etenstijd, eindelijk. De Belg León Louyet won tussen de hagen toeschouwers de tussensprint om de speciale premie en na de streep knepen alle renners direct in de remmen en schaalden zich met de fiets aan de hand of nog tussen de benen aan de lange tafels waarop de lek-



Clemente López-Dóriga (links), de oprichter van de Vuelta, met de Spaanse renner Vicente Trueba.

kernijen stonden uitgesteld. Brood, worst, warme drank en soep, wijn zelfs voor de liefhebbers. Ze vulden de bidons en stopten nog wat eten achter in de zakken van de maillot.

Daarna weer snel door.

Er stond een vaste tijd voor de ravitaillering, meestal voor iedereen een half uur, maar in de vrolijke chaos van het door nieuwsgierig publiek omgeven banket reden vier man iets eerder Reinosa uit. De rest van het peloton moet ze niet eens hebben gezien, want niemand ging achter hen aan, in de beruchte, onvermijdelijke afdaling van de hoogvlakte richting de kust: liefst vijftig kilometer onafgebroken en geleidelijk naar beneden, vanaf een hoogte van 855 meter naar zeeniveau, even aangenaam als risicovol. Na die vijftig kilometer arriveerde het kwartet aan de voet van La Pajosa. De klim, de enige in de tweede etappe die punten opleverde voor de bergtrui, stelde niet zo heel veel voor: zo'n twee kilometer lang, af en toe een beetje steil. Daarna een nieuwe

afdeling, richting Santander, waar bij de finish al urenlang duizenden mensen wachtten.

Clemente López-Dóriga reed in zijn auto La Pajosa af. Zijn lang gekoesterde droom was werkelijkheid geworden, maar in deze korte, verraderlijke kilometers naar beneden overmanden gemengde gevoelens hem. Het was geen toeval dat het peloton hier al in de tweede rit van de allereerste Vuelta a España passeerde, zo dicht bij zijn vroegere, ouderlijke huis. López-Dóriga had het parkoers bedacht. Kilometers die hij al heel lang in zijn hoofd had gehad, routes die hij jarenlang in zijn verbeelding had uitgetekend.

Zeventien jaar was Clemente López-Dóriga toen zijn oudere broer Alfredo in 1913 de Pajosa met een flinke snelheid af fietste, zoals zo vaak tijdens zijn trainingen rond Santander. Dit keer viel hij, hard en ongelukkig. Alfredo overleed. De ouders, Victoriano en Matilde, kwamen in hun onpeilbare rouw met een streng verbod voor het sportieve, in de stad bij iedereen bekende gezin: geen van de andere vijf zoons mocht nog op de fiets zitten, en zeker niet om wedstrijden te rijden, wat Alfredo altijd met passie had gedaan en wat Clemente ook zo graag zou willen doen.

In september dat jaar, Clemente was net achttien geworden en mocht nu meedoen aan de echte koersen, schreef hij zich in voor het jaarlijkse Circuito de Santander. Niet onder zijn echte naam, want dan zouden zijn ouders het snel te weten komen en zou hij nog voor de start van de fiets worden gehaald. ‘Lapize’ was het pseudoniem dat hij koos, naar Octave Lapize, Tourwinnaar en een van de beste Franse renners van die jaren. Veel verborg de valse naam niet; Clemente werd snel door andere renners herkend, al was het alleen maar vanwege de gelijkenis met zijn broer en die enorme neus. En de

López-Dóriga’s waren bekend in en rond Santander, een rijke familie uit de lokale bourgeoisie.

Maar nieuwkomer Clemente reed mee, en werd derde.

Later kwamen de overwinningen, de winst op de baan en in regionale kampioenschappen, maar niet genoeg om echt tot de besten te gaan horen, vond López-Dóriga zelf. Hij was meer een man van het organiseren. Al op zijn negentiende zette hij de Ronde van Santander op poten en enkele jaren later de ‘internationale’ koers Santander-Madrid. En net zo veel hield hij van het helpen van andere coureurs die beter waren dan hijzelf. In 1921 stopte hij met fietsen. Drie jaar later financierde hij de Tour-deelname van streekgenoot Victorino Otero. Otero en Jaume Janer waren in 1924 de eerste Spanjaarden die erin slaagden de Franse ronde uit te rijden. Met de broers Trueba uit het naburige Torrelavega bereikte Clemente nog meer dan dat. Vooral met Vicente, ‘de vlo van Torrelavega’, die hij in 1930 voor het eerst in de Tour kreeg en daarin drie jaar later de eerste officiële bergkoning zag worden. Trueba reed niet voor een van de landenploegen maar dankzij het geld van López-Dóriga, wat franken uit eigen zak én de prijzen die hij veroverde door bijvoorbeeld als eerste de Aubisque op te rijden kon hij als onafhankelijke *touriste-routier* meedoen.

Al die jaren liep Clemente López-Dóriga echter met dat ene grote plan rond, talloze kantoren liep hij af op zoek naar gelijkgestemden, maar niemand wilde naar hem luisteren. Als Frankrijk al sinds 1903 zijn grote wielronde had en Italië sinds 1909, als streken als Catalonië en het Baskenland allang hun eigen meerdaagse koersen kenden, waarom dan niet een race door heel Spanje?

‘Omdat we er de wegen niet voor hebben.’ Het was het antwoord dat Clemente bijna overal hoorde. En: ‘In

de provincie zijn geen pensions waar de renners kunnen overnachten.'

Met een auto door Spanje rijden was al een crime, laat staan met een tweewieler. Op het Iberisch schiereiland bezaten veel minder mensen een auto dan in de meer geïndustrialiseerde Europese landen. In 1926 was er eindelijk een plan, het Nationale Circuit van Speciaal Wegdek, waarmee vanuit Madrid 'snelwegen' naar de belangrijkste andere steden van het immense Spanje zouden worden aangelegd. Dictator Miguel Primo de Rivera wilde op die manier bovendien proberen toeristen naar Spanje te trekken, en kwam tevens met een project om twee soorten hotels te gaan bouwen: *paradores* (staatshotels) op bijzondere locaties, in de natuur of in monumentale gebouwen in oude steden, en herbergen langs die nieuwe wegen waar de automobilisten konden overnachten. Maar vooral de wegen lieten nogal op zich wachten; aanvankelijk werden alleen wat bestaande wegen gemoderniseerd en van een stevig wegdek van beton voorzien. Toen de aanleg van nieuwe wegen eindelijk op gang was gekomen, werd die in 1936 door de Burgeroorlog onderbroken.

Ten tijde van het koningschap van Alfonso XIII (1885-1931) en de dictatuur van Miguel Primo de Rivera (1923-1931) ontstond er bovendien in alle opzichten (sociaal, politiek maar ook sportief) een groter regionaal bewustzijn onder de inwoners van streken als het Baskenland en Catalonië. Daar hadden ze dan ook liever hun eigen wielerronde dan dat er een door heel Spanje georganiseerd zou worden. En toen de Barcelonese krant *El Mundo Deportivo* eens voorzichtig een balletje opwierp voor zo'n grote nationale koers, kwam er juist verzet uit de rest van Spanje: die Catalanen konden zich onmogelijk over een Spaanse *vuelta* gaan ontfermen.

Vanuit een andere haven was Clemente López-Dóriga

jarenlang een roepende in de Spaanse woestijn. Als journalist van de krant *El Pueblo Cántabro* stelde hij al in 1922 voor om een ronde door heel Spanje te houden. Een idee dat alleen maar sterker werd naarmate hijzelf met zijn protegés Otero en Trueba vaker naar de Tour de France reisde, de mannen met geld en materiaal hielp en intussen als journalist verslag deed voor het thuisfront.

Dertien jaar duurde de lange reis voor de verwezenlijking van zijn ideaal. Zijn verhuizing naar Madrid in 1934 bleek doorslaggevend. Daar leerde hij Juan Pujol kennen, de hoofdredacteur van de krant *Informaciones*. Enkele jaren eerder was dictator Primo de Rivera afgetreden en had koning Alfonso XIII een nieuwe regering benoemd. Toen bij de verkiezingen de republikeinse partijen een grote meerderheid verwierven, verliet de koning het land.

De uit de rijke López-Dóriga-dynastie afkomstige Clemente (geboren in 1895) en schrijver, dichter en journalist Pujol (1883) waren niet bepaald overtuigde republikeinen. De laatste nog het minst. Als rechtenstudent was hij nog fervent aanhanger van het anarchisme geweest, maar in de Eerste Wereldoorlog trok Pujol maandenlang op met het Duitse leger. Terug in Spanje werd hij aanhanger van de Falange, de fascistische beweging die José Antonio Primo de Rivera (zoon van oud-dictator Miguel) had opgericht, en toen hij in 1931 hoofdredacteur van *Informaciones* werd, verstevigde hij de rol van het dagblad als het propagandavehikel van de fascistten in Spanje. Hij stelde zelfs het manifest op waarmee generaal Sanjurjo in 1932 een mislukte coup pleegde tegen de Tweede Republiek.

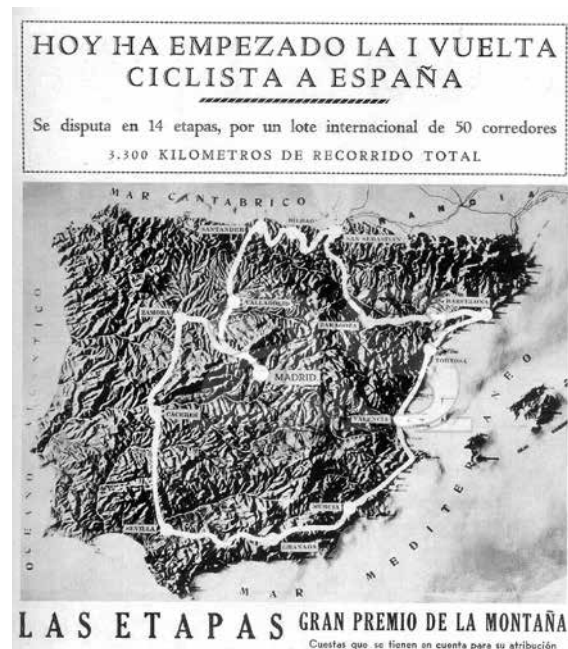
Clemente López-Dóriga kende morele noch politieke bezwaren tegen Juan Pujol toen die er wel wat voor voelde in naam van *Informaciones* een *Vuelta a España* te organiseren, net zoals zowel de Tour (*l'Auto*) als de Giro



De aankomst van de laatste etappe van de Vuelta van 1935, in het park Casa del Campo in Madrid. (Foto Agencia Efe)

(*La Gazzetta dello Sport*) op initiatief van een krant waren ontstaan. De twee mannen zochten steun bij de regering voor een nationale ronde, om zo de klagende, ontevreden en armoedige eigen bevolking een reden tot vermaak en trots te geven én in het buitenland de schoonheid en sportieve waarden van Spanje, het republikeinse Spanje, te tonen. Er bestond sinds 1932 al een Grote Prijs van de Republiek, eerst een eendaagse wedstrijd rond de succesvolle fietsfabrieken in Eibar, daarna een koers van een week van Eibar naar Madrid en terug. Die Grote Prijs wilden ze tot heel Spanje uitbreiden, zeiden ze, en de regeerders hadden er uiteindelijk wel oren naar. Vrij laat, dat wel, aan het einde van de winter van 1934-35.

Binnen enkele weken tijd moesten López-Dóriga en Pujol proberen een Vuelta op te tuigen. Die kon pas op 29 april beginnen en daardoor maar hooguit twee weken duren, om een overlapping met de Giro d'Italia te voorkomen. Dat de veertiende en laatste etappe naar



Het parkoers van de eerste Vuelta in 1935, met start en finish in Madrid

Madrid plaatsvond drie dagen voordat de Giro in Milaan zou beginnen verhinderde echter dat de grote sterren uit het buitenland naar de nieuwe Spaanse ronde wilden komen. Geen Gino Bartali, bijvoorbeeld, of Learco Guerra. Maar ook niet de grootste Franse en Belgische mannen die niet in de Giro startten, maar later in de Tour. Weinigen voelden voor een onbestemd avontuur in het achterlijke Spanje.

De eerste Vuelta startte in Madrid voor het kantoor van het ministerie van Openbare Werken aan de Puerta de Atocha, met 32 Spanjaarden, zes Belgen, vier Italianen, drie Fransen, twee Nederlanders, twee Zwitsers en een Oostenrijker. De renners werden opgedeeld in twee ploegen, waarvan de ene op fietsen van Orbea en de an-

dere op die van BH reden. Beide merken kwamen uit Eibar, waar de fietsindustrie groot was geworden na het massaal sluiten van de wapenfabrieken. Enkele daarvan stapten over op het vervaardigen van fietsen. Naast Orbea (1860, opgericht door de drie broers en een zus Orbea) en BH (Beistegui Hermanos, 1909) ontstonden in dit Baskische stadje ook GAC (1892) en kleinere merken als Abelux, Norma, Saeta en Invicta, terwijl elders in Spanje fietsmerken als Zeus, Gamma, Fenix, Iberia en SuperCil verschenen. Opvallend was dat Eibar dat eerste jaar geen start- of finishplaats was, maar de ‘fietsstad’ herbergde halverwege de vierde etappe tussen Bilbao en San Sebastián wel een stempelpost en de ravitaillering.

Het parkoers liep met de wijzers van de klok mee door Spanje en deed in de veertien etappes en op vier rustdagen bijna alle belangrijke provinciehoofdsteden aan. Er waren slechts tien bergen in de 3425 kilometer opgenomen die punten opleverden voor de bergtrui. Vanuit Madrid ging het eerst naar het noorden, in twee etappes naar Santander, de geboorte- en woonplaats van Clemente López-Dóriga.

Toen López-Dóriga op 30 april 1935 in het dorpje Puente Arce de Pajosa over was gereden, openbaarde zich voor hem de vlakte tot aan de haven van Santander. Even vóór de Pajosa had de wielergekke bevolking van Torrelavega teleurgesteld gereageerd bij het zien van de vier koplopers die als bakstenen vanuit Reinosa naar beneden waren komen suizen: Salvador Cardona en Antonio Escuriet uit Valencia, de Bask Emiliano Álvarez en de Belg Gustaaf Deloor. Niet één van de drie broers Trueba uit Torrelavega was erbij, op de dag dat juist zij als grote helden in hun eigen stad en streek werden verwacht.

Het kon Clemente López-Dóriga niet deren. Tweeëntwintig jaar nadat hij als 18-jarige ‘Lapize’ zijn debuut

in een wielerkoois had gemaakt, aanschouwde hij hoe aan de brede boulevard bij de fontein van Concha Espina in Santander zo’n 20.000 mensen Escuriet als eerste zagen aankomen. De renner uit Valencia had de rest van de kopgroep achter zich gelaten en nam de oranje leiderstrui over van Antoon Dignef, de Belg die de eerste etappe in Valladolid had gewonnen. Voor de keuze van de kleur van het leiderstricot is nooit een officiële verklaring gegeven of gevonden, maar feit is dat de organiserende krant *Informaciones* op een soort papier werd gedrukt dat een lichte gloed had, een beetje roestige kleur. De meest logische versie is dat de initiatiefnemers van de Vuelta het voorbeeld van hun voorgangers van de Tour (het geel van *l’Auto*) en de Giro (het roze van de *Gazzetta*) wilden volgen, en in ieder geval een andere kleur moesten bedenken. Oranje kwam het meest in de buurt, en in de reglementen stond dat geen van de deelnemende ploegen in die kleur mocht koersen.

López-Dóriga zou tot 1950 aan de Vuelta verbonden blijven, in de laatste jaren als medewerker van de streng katholieke krant *Ya*, die de organisatie van *Informaciones* had overgenomen. In 1940, toen de Burgeroorlog net ten einde was, werd López-Dóriga vicevoorzitter van de Spaanse wielerbond. Ook was hij tegelijkertijd enkele jaren bondscoach. In de Franse pers werd hij ‘de Spaanse Desgrange’ genoemd, naar de mythische oprichter van de Tour. Henri Desgrange heeft een monument op de Galibier staan, de Vuelta heeft nooit meer stilgestaan bij López-Dóriga sinds zijn overlijden in 1957. Geen monument, geen prijs. Zelfs geen straatnaam in Santander.

Begrijpelijker is dat de Spaanse ronde liever geen herinneringen ophaalt aan die andere oprichter van de Vuelta. In 1936 schreef Juan Pujol in de krant *ABC* een van zijn antisemitische pamfletten: ‘Spanje is in oorlog

tegen het universele Jodendom, dat al de baas is in Rusland en nu ons land dacht over te nemen.' De Burgeroorlog was begonnen, en Pujol stond, vanzelfsprekend, aan de zijde van de opstandige, fascistische generaal Francisco Franco, die het land in een broederstrijd stortte die aan een half miljoen mensen het leven zou kosten. Pujol werd chef Pers en Propaganda van de Franco-troepen. Na de Burgeroorlog richtte hij de krant *Madrid* op, die tijdens de Tweede Wereldoorlog, net als alle door het regime 'geautoriseerde' dagbladen in Spanje, de kant van de Duitsers koos. Onderscheiden door Franco als 'Ere-journalist' overleed Pujol in 1967, zonder zich sinds de eerste twee edities van de Vuelta in 1935 en 1936 ooit nog met het wielrennen te hebben bemoeid.

PUERTO DE PAJARES (1378 meter)

KLIM: 19,5 KM

HOOGTEVERSCHIL: 991 M

STIJGING: 5,1% (GEM.), 15,5% (MAX.)

De grens tussen het oude prinsdom van Asturië en het centrale deel van Spanje, de regio Castilië-León, is verre van poreus. Slechts een handvol wegen verbinden de gebieden met elkaar, vrijwel allemaal tweebaans bergwegen die door en langs de bergketen Picos de Europa kronkelen en waarover je uren onderweg bent om je doel te bereiken. De hoofdroute tussen de provinciale hoofdsteden León en Oviedo is altijd de N-630 geweest, een lange nationale weg die al bijna 800 kilometer zuidelijker in Sevilla begint en bekendstaat als de Zilverroute, genoemd naar een oude Romeinse weg waarover overigens geen zilver werd vervoerd. Het was ook de weg die het peloton van de Vuelta vanaf 1945 regelmatig nam om van de ene naar de andere kant te komen. De klim vanuit het noorden (waarvan de bovenstaande gegevens) is overigens een stuk zwaarder dan die vanuit het zuiden, omdat daar de weg niet van zee-niveau maar van de centrale hoogvlakte, de Meseta Central, komt; het hoogteverschil aan de zuidkant is slechts 246 meter. Bijna elke winter is de weg een tijd onbegaanbaar door de vele sneeuw die er valt. Sinds de jaren tachtig is de tolgeweg A-66, de hoogstgelegen snelweg van Spanje, een alternatief voor de meeste automobilisten.

In 1965 reed het peloton niet de Puerto de Pajares op om er aan de andere kant weer af te duikelen, maar kreeg de reus voor het eerst een aankomst bergop, met