



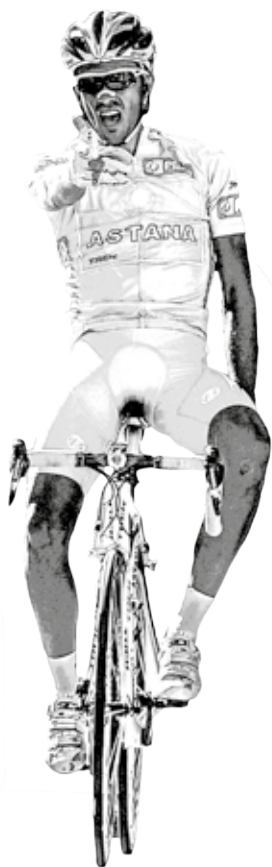
La Vuelta a España

KOLARSKA CORRIDA

ALVARO CALLEJA

La Vuelta
a España

KOLARSKA CORRIDA



ALVARO CALLEJA

*La Vuelta
a España*

KOLARSKA CORRIDA

TŁUMACZENIE: BARBARA BARDADYN

KRAKÓW 2020

Historias de La Vuelta

Copyright © Álvaro Calleja

Copyright © del prólogo, Alberto Contador

Copyright © Ediciones JC 2018

Copyright © for the Polish edition by Wydawnictwo SQN 2020

Copyright © for the Polish translation by Barbara Bardadyn 2020

Redakcja i korekta – Grzegorz Kaczmarzyk, Grzegorz Krzymianowski

Projekt typograficzny i skład – Joanna Pelc

Okładka – Paweł Szczepanik

Fotografia na I stronie okładki – Tim de Waele / Getty Images

All rights reserved. Wszelkie prawa zastrzeżone.

Książka ani żadna jej część nie może być przedrukowywana ani w jakikolwiek inny sposób reprodukowana czy powielana mechanicznie, fotooptycznie, zapisywana elektronicznie lub magnetycznie, ani odczytywana w środkach publicznego przekazu bez pisemnej zgody wydawcy.

Drogi Czytelniku,

niniejsza książka jest owocem pracy m.in. autora, zespołu redakcyjnego i grafików.

Prosimy, abyś uszanował ich zaangażowanie, wysiłek i czas. Nie udostępniaj jej innym, również w postaci e-booka, a cytując fragmenty, nie zmieniaj ich treści.

Podawaj źródło ich pochodzenia oraz, w wypadku książek obcych, także nazwisko tłumacza.

Dziękujemy!

Ekipa Wydawnictwa SQN

Wydanie I, Kraków 2020

ISBN: 9788381295093



484

Wydawnictwo SQN pragnie podziękować wszystkim, którzy wnieśli swój czas, energię i zaangażowanie w przygotowanie niniejszej książki:

PRODUKCJA: Kamil Misiek, Joanna Pelc, Joanna Mika, Dagmara Kolasa

DESIGN I GRAFIKA: Paweł Szczepanik, Marcin Karas, Agnieszka Jednaka

PROMOCJA: Piotr Stokłosa, Aldona Liszka, Szymon Gagattek, Tomasz Czernich, Lucyna Byrdy

SPRZEDAŻ: Tomasz Nowiński, Patrycja Talaga, Karolina Żak

E-COMMERCE: Tomasz Wójcik, Szymon Hagno, Łukasz Szreniawa, Marta Tabiś

ADMINISTRACJA I FINANSY: Klaudia Sater, Monika Płuska, Honorata Nicpoń, Ewa Koza

ZARZĄD: Przemysław Romański, Łukasz Kuśnierz, Michał Rędzia

www.wsqn.pl

www.sqnstore.pl

www.labotiga.pl

WYŚCIG, KTÓRYM NALEŻY SIĘ CIESZYĆ

Alberto Contador

Jeśli Tour de France zmienia twoje życie, to Vuelta a España sprawia, że się nim cieszysz. Zwłaszcza gdy jesteś hiszpańskim kolarzem. Każdy wyścig wymaga poświęcenia, nie tylko po to, aby wygrać, lecz także po to, aby tam być, wykonać swoje zadanie i dotrzeć do końca, ale podczas Vuelty to poświęcenie przeżywa się w sposób szczególny. Wyścig staje się o wiele znośniejszy, ponieważ kibice wspierają cię każdego dnia, na każdym podjeździe, w każdej miejscowości, przez którą się przejeżdża. Vuelta jest przyjęciem, na które wszyscy kolarze czują się zaproszeni i są szczęśliwi, że mogą wziąć w nim udział.

Po przejechaniu mojej ostatniej Vuelty, w 2017 roku, mogę o tym wyścigu powiedzieć coś, czego nie powiedziałbym o żadnym innym: ważniejsze było przejechanie go tak, jak to zrobiłem, niż ponowne wygranie klasyfikacji generalnej. Bardzo dużo znaczyło dla mnie to, że mogłem pożegnać się

z zawodowym kolarstwem w ten sposób, po raz ostatni zwyciężając na Angliru, rywalizując uprzednio na każdym etapie tak, jak zawsze lubiłem, ciesząc się jazdą i próbując zaoferować kibicom coś wyjątkowego. Tego wspomnienia nie zamienię na nic innego.

Vuelta stała się w kalendarzu wyścigiem niezastąpionym, wyścigiem, który należy już do historii kolarstwa, ale jednocześnie potrafił ewoluować, aby w końcu zyskać swój indywidualny charakter. Wejście na podium Vuelty posiada wartość, która rośnie z roku na rok, a tym, którzy to osiągają, daje w peletonie status porównywalny tylko z wygraniem innego wielkiego touru, mistrzostw świata albo któregoś z pięciu Pomników Kolarstwa.

Vuelta a España daje również możliwość zapoznania się z historią kolarstwa w ogóle, a przede wszystkim z historią kolarstwa hiszpańskiego, niemalże zawodnik po zawodniku. I właśnie dlatego czuję szczególną dumę, że jestem niewielką częścią tej spuścizny, która należy do wszystkich kibiców. Mam nadzieję, że lektura tej książki sprawi Wam taką samą przyjemność jak mnie pisanie tych kilku skromnych akapitów.

Alberto Contador



ZAPOMNIANY OJCIEC I TRAGICZNY BOHATER

Hiszpania jest krajem bez pamięci, miejscem, w którym ludzie pędem kierują się ku przyszłości, nie myśląc o przeszłości, pogardzając tym, co dawne, plując na idoli, błyskawicznie wymazując nazwisko tego, który przynosił nam radość, gdy nie jest nam już do niczego potrzebny. Dzieje się tak we wszystkich dziedzinach, ale w sporcie to zamiłowanie do opluwania mistrzów sięga zenitu. Oczywiście dzieje się tak także w kolarstwie – religii, która jednak potrafiła, a nawet wciąż potrafi, z większym sentymentem dbać o to, co dawne, o mistycyzm, który stworzył ten niebezpieczny i piękny sport. W kolarstwie legendy często wyciągane są ze skrzyni wspomnień, aby porównywać je z dzisiejszymi czasami, udowadniając, że to, co pachnie starością, ostatecznie zawsze, ale to zawsze jest górą. Lecz mimo to wciąż istnieją postaci zapomniane. Jak na przykład pomysłodawca kolarskiego wyścigu Dookoła Hiszpanii. O ile po drugiej stronie Pirenejów Henri Desgrange, wszechpotężny ojciec Tour de France, jest

wielbiony, tak tutaj Clemente López-Dóriga (1895–1957) zagubił się wśród kart historii.

Syn zamożnych rodziców, wychowany nad Morzem Kantabryjskim López-Dóriga, santanderyjczyk, miłośnik rowerów, jest odpowiedzialny za to, że dzisiaj wszyscy emocjonujemy się pod koniec każdego lata. W młodości uczestniczył w wyścigach pod pseudonimem „Lapize” (od nazwiska zwycięzcy Tour de France w 1910, który wspinając się na Tourmalet, pod adresem organizatorów krzychał „Mordercy!”), aby uchronić się przed gniewem rodziców. Miał zakaz jazdy na rowerze, ponieważ jeden z jego pięciu braci, Alfredo, zginął, zjeżdżając z La Pajosy. A później był pomysłodawcą, człowiekiem odpowiedzialnym za to, żeby Vuelta, ta walizka wspomnień z kołami, w ogóle powstała. Clemente, człowiek mający rozległe kontakty i mocno zaangażowany w kolarstwo, przeprowadził się do Madrytu z jasnym pomysłem w głowie: chciał, żeby Hiszpania miała swój własny Tour, swoje własne Giro.

Przy ulicy Conde de Peñalver, gdzie zamieszkał w stolicy, zaczął tworzyć w głowie zawody, które nie miały żadnej przyszłości, ponieważ Hiszpania była wtedy biednym krajem prawie bez hoteli i ze zniszczonymi drogami. Ale Lópezowi-Dóridze – który organizował już wiele wyścigów w swoim regionie i który swoimi kolarskimi sprawozdaniami wywierał presję, aby „La Pulga” Trueba, specjalista od jazdy w górach, wystartował w Tour de France – było wszystko jedno. Żył przekonanie, że to, o czym śnił nocami, musi stać się rzeczywistością. Ze swoim pomysłem zaczął odwiedzać redakcje gazet, wszak w ten sposób narodziły się Tour i Giro, za każdym razem otrzymując odpowiedź negatywną. Aż spotkał Juana Pujola,

redaktora naczelnego dziennika „Informaciones”, który go wysłuchał i przystał na jego pomysł.

Ale szczęścia próbowano już znacznie wcześniej. Narciso Masferrer, dziennikarz „El Mundo Deportivo”, chciał zorganizować pierwszy wyścig już w 1913 roku, lecz zmęczył się obojętnością, z jaką spotykał się w stolicy. W taki sposób 12 listopada 1912 roku dziennik „La Vanguardia” ogłosił koniec projektu, który nie był nawet projektem: „Dzisiaj wieczorem odbędzie się sesja Centralnego Komitetu Hiszpańskiego Związku Welocypedystów, na której zostanie uzgodniona linia działania wobec nieudanej propozycji stworzenia wyścigu Dookoła Hiszpanii”. Istniał również poprzednik, Grand Prix Republiki, wyścig zainaugurowany w 1932 roku, który składał się tylko z jednego etapu. Dopiero w 1935 kolarze pokonali pięć etapów na trasie Éibar–Madryt–Éibar. Wojna domowa „zabiła” te zmagania rok później.

Ale życie jest tak piękne, że czasem marzenia ostatecznie się spełniają. Nie ma znaczenia, że to nie twój projekt odniósł sukces, wszak marzenia nie zwracają uwagi na nazwiska i podpisy. To, o czym myślał Masferrer, co wyobrażał sobie López-Dóriga, co wsparł Pujol, stało się rzeczywistością 29 kwietnia 1935 roku, kiedy o godzinie 7:45 przy madryckim dworcu Puerta de Atocha burmistrz miasta machnął zieloną chorągiewką – kolor, który wyznaczył pierwszą sekundę Vuelty, kolor nadziei, której nigdy nie stracili López-Dóriga i Pujol. Nigdy się nie poddali wobec przeszkód, na jakie natrafili na drodze prowadzącej ich aż do tego miejsca.

A przecież nikt nie wierzył w ich pomysł. „Jutro, w niedzialek, do wyścigu stanie 40 zgłoszonych zawodników,

gotowych pokonać 3391 kilometrów, jakie liczy trasa złożona z 14 etapów. Dzięki entuzjazmowi okazanemu przez kierownictwo dziennika »Informaciones« dojdzie to tych zawodów, podczas gdy uważano je za niewykonalne w naszym kraju”, napisał dzień przed wyścigiem dziennik „ABC” na stronie 60. Ta sama gazeta dzień po rozpoczęciu nowych zawodów poświęciła temu wydarzeniu okładkę, na której znalazła się grupa wychudzonych kolarzy w czapkach, okularach lotniczych i apaszkach na szyi, jadących na rowerach po stołecznych ulicach. Vuelta, która wydawała się niemożliwa do zorganizowania, właśnie się rozpoczęła.

Trzydzieści dwa lata później niż Tour de France i 26 lat po Giro d’Italia, Hiszpania powitała zawody, które miały się zakończyć 15 maja w Madrycie, po odwiedzeniu Valladolid, Santander, Bilbao, San Sebastián, Saragossy, Barcelony, Tortosy, Walencji, Murcji, Granady, Sewilli, Cáceres i Zamory. Między reklamami koszulek i win w gazetach pierwszego dnia wyścigu w centrum uwagi znalazł się Betis (drużyna *verdiblancos* zdobyła właśnie mistrzostwo Hiszpanii) oraz Vuelta. Dzienniki zajmowały się przedstawianiem tych 32 Hiszpanów i 18 obcokrajowców, podzielonych na dwie grupy sponsorowane przez Orbeę i BH, którzy stawili się na spotkanie z historią. To właśnie spośród cudzoziemców wyłonił się zwycięzca tej pierwszej edycji: Gustaaf Deloor, Belg, który wygra również w następnym roku – to dwa z trzech największych sukcesów w jego karierze (trzeci to zwycięstwo etapowe podczas Tour de France w 1937).

Deloor był właścicielem pomarańczowej koszulki (taki kolor zakładał wtedy lider wyścigu), ale kibice zakochali się

w jego głównym rywalu, Mariano Cañardo, Nawaryjczyku z urodzenia i Katalończyku z wyboru, dziewiątym na ostatnim Tour de France i triumfatorze takich imprez, jak wyścig Dookoła Katalonii czy Dookoła Kraju Basków. Nie odpowiadał on prototypowi hiszpańskiego kolarza: niskiego i chudziutkiego wspinacza, wolniejszego niż pijany stary złotw. Cañardo, syn funkcjonariusza Gwardii Cywilnej, miał umięśnione ciało i wiedział, jak wykorzystać swoją szybkość. „L'Auto”, pismo, które było pomysłodawcą Tour de France, rok wcześniej przedstawiło go w ten sposób: „Ze względu na styl i umiejętności to kolarz bardziej belgijski niż hiszpański, ponieważ jest silny, krzepki i wytrzymały”.

Zewnętrzna siła Cañardo szła w parze z siłą wewnętrzną, z charakterem wykutym na bazie tragedii. Mając zaledwie sześć lat, stracił ojca, a jako 13-latek został sierotą i musiał przenieść się do barcelońskiej dzielnicy Sant Andreu, gdzie mieszkała jego siostra. Pochodzący z Olite (Nawarra) i wychowywany w Huesce, gdzie od dziecka był pasterzem, to właśnie w stolicy Katalonii znalazł swoje miejsce na ziemi. Od jednego warsztatu stolarskiego do drugiego, zaczepiając się też w fabryce produktów chemicznych i w sklepie z żaluzjami, zarabiał na życie, aż na jego drodze pojawiło się kolarstwo. Stało się to przypadkiem, ponieważ Cañardo, który właśnie rozpoczął pracę w zakładzie stolarskim pod nazwą Miravent y Llambi, zaprzyjaźnił się z jednym z kolegów, wielkim miłośnikiem bicykli, który przekonał naszego bohatera, aby też sprawił sobie rower. Kupił go za trzysta peset i były to najlepiej zainwestowane pieniądze w całym jego życiu. Nauczył się jeździć, upadając, zderzył się nawet z samochodem. W końcu zapisał się do klubu Ciclos

Horta, żeby – niedługo potem – zgłosić się do udziału w Copa de los Pepitos, gdzie otarł się o pierwszą dziesiątkę. Jego przyszłość była już zapisana.

Kolekjonując wyścigi Dookoła Katalonii (w trakcie kariery triumfował w tej imprezie siedem razy), wygrywając wyścig Dookoła Kraju Basków, Getxo i wiele innych oraz po debiucie w Tour de France, Mariano Cañardo otarł się o zwycięstwo w pierwszej Vuelcie w historii. Przegrał o niewiele ponad 12 minut, ponieważ od początku uwzięła się na niego kapryśna fortuna. Już na pierwszym etapie uciekał razem z innym Belgiem, Antoine'em Dignefem, przebił oponę, ponownie włączył się do ucieczki i przegrał sprint, ponieważ koło jego roweru zahaczyło o szyny tramwajowe. Katalończyk z Nawarry stracił równowagę i to wystarczyło, żeby jego rywal wyprzedził go o pół koła, odbierając mu zwycięstwo.

A dwa etapy później, podczas trzeciego, znowu przebił oponę w trakcie pościgu za ucieczką przez kantabryjskie góry. Odzyskał stracony czas za sprawą niesamowitego tempa i dogonił rywali. Jednakże ponownie przebił oponę. „I znowu dosięgnął swoich przeciwników, jadąc 50 kilometrów na godzinę. W tym momencie Cañardo bardziej niż kolarzem był niebieskim pociskiem”, relacjonował przez telefon specjalny wysłannik „ABC” do redakcji swojej gazety. Zostało dziesięć kilometrów, a o zwycięstwo tego pełnego emocji dnia rywalizowało sześciu zawodników, pierwszego wielkiego dnia Vuelty. I tak, razem, zdenerwowani, przyjechali do Bilbao, gdzie zakończyła się batalia, którą prowadzili przez cały dzień. Końcowy odcinek składał się z trzech okrążeń i cały był wypełniony kibicami. Przed drugim przekroczeniem mety Cañardo przyspieszył,

miął wyznaczoną linię i się zatrzymał, sądząc, że tu kończy się trzeci etap. Uśmiechając się, przekonany, że wygrał, zobaczył swoich pięciu rywali przejeżdżających z największą szybkością. Dopiero wtedy zdał sobie sprawę, że się pomylił. Na powrót wsiadł na siodełko i rzucił się w pogoń za uciekającymi. W nogach miał tyle siły, że ich dogonił, chociaż po prawie siedmiu godzinach pedałowania na finiszu był dopiero trzeci.

Dwa nieszczęścia na dwóch z trzech etapów nie pozwoliły Cañardo na radość. Na domiar złego musiał jeszcze patrzeć, jak jego pomocnicy dzień po dniu wycofywali się z wyścigu i niedługo potem został jedynie w towarzystwie Salvadora Cardony oraz Włocha Paola Bianchiego, który na dziewiątym etapie przewrócił się, potrącony przez samochód jadący w przeciwnym kierunku. „Nie mogę zostawić Cañardo samego”, powtarzał raz za razem włoski zawodnik. Pedalując z całą mocą, jaka została mu w drugiej nodze, i trzymając kierownicę nieuszkodzoną ręką, Bianchi był gotowy na wszystko, byle tylko nie zostawić bez wsparcia swojego lidera, który wcześniej – w końcu – wygrał piąty etap i potrzebował pomocy.

Deloor był daleko przed nim, miał ponad osiem minut przewagi, podczas gdy do zakończenia wyścigu pozostały już tylko trzy etapy. Ale Cañardo nie miał zamiaru się poddawać. Nie liczył się jednak z tym, że znowu spotka go pech, tym razem podczas dnia przerwy w Sewilli, tuż przed trzema ostatnimi etapami. Słuchając transmisji z meczu Niemcy – Hiszpania, Cañardo napchał się owocami i przez całą noc wymiotował, co sprawiło, że następnego dnia miał tylko tyle siły, żeby nie stracić więcej czasu. A na przedostatnim etapie szczęście kolejny raz się od niego odwróciło, ponieważ w okolicy Zamory, gdzie

znajdowała się meta, zerwał mu się łańcuch i musiał pożyczyć rower od jednego z kibiców, by móc dokończyć odcinek. Stracił prawie pięć minut, wypadając z podium klasyfikacji generalnej.

Z urażoną dumą Mariano Cañardo, którego pod względem woli walki nikt nie mógł pokonać, na ostatni etap, który kończył się w Madrycie po 250 kilometrach, przygotował osobistą zemstę. Jego wybieg polegał na szalonym zjeździe po mokrej drodze z przełęczy Los Leones w sercu pasma górskiego Guadarrama. Nie udało mu się zaskoczyć Deloora, który przykleił się do jego koła, ale odrobił straty do pozostałych, zajmując ostatecznie drugie miejsce w klasyfikacji generalnej na oczach dziesiątek tysięcy kibiców zgromadzonych na Casa de Campo.

Jednakże jego osobista Vuelta jeszcze się nie skończyła. Niepełna 24 godziny po zakończeniu pierwszego hiszpańskiego wyścigu w historii, Nawaryjczyk o katalońskim sercu, o czym opowiedział w 1978 roku na łamach dziennika „Dicen”, udał się do więzienia, żeby odwiedzić Lluísa Companysa, prezydenta Generalitat*, siedzącego za kratkami za – owszem – ogłoszenie krótkotrwałej niepodległości Katalonii. Cañardo porozmawiał z nim, podarował mu trofeum za drugie miejsce i bukiet kwiatów, a wyszedł stamtąd z książką polityka zatytułowaną *Catalunya-Companys* z dedykacją: „Mojemu przyjacielowi i wspaniałemu sportowcowi, zza krat, Lluís Companys”. Pięć lat później polityk został rozstrzelany. Czterdzieści siedem lat później umarł Mariano Cañardo, pierwsza legendarna postać wyścigu Dookoła Hiszpanii.

* Generalitat de Catalunya – rząd Katalonii [wszystkie przypisy pochodzą od tłumaczki].



ZERWANIE NARODOWEGO UKŁADU

„To był zamach stanu, rewolucja, rozłam”. To słowa Juliána Berrendero, kolarza o niebieskich oczach, po drugiej Vuelcie w historii i kilka tygodni przed wybuchem wojny domowej. Był 1936 rok i kolarstwo miało właśnie za sobą drugi rozdział wyścigu pełnego układów, zdrad, polarnego chłodu, ulewnych deszczy, zalanych dróg i dziwnych incydentów na trasie (Cañardo potrafił psa, a muł przeszkodził dwóm innym kolarzom). Ponownie wygrał Gustaaf Deloor, Belg, który znowu rozgromił wszystkich podczas niewymagającego wyścigu (zaplanowanego w taki sposób, aby zapobiec rezygnacjom uczestników) i trwającego już trzy tygodnie.

Bohater pierwszej edycji, Mariano Cañardo, przestał się liczyć już prawie na początku, ale – wierny swemu wojowniczemu charakterowi – uparł się, by też zostać główną postacią. Problem polegał tylko na tym, że nie wybrał on gruntu sportowego, lecz pozasportowy, ogłaszając się królem peletonu z uwagi na szacunek, jaki wzbudzało jego nazwisko. Mimo

że władza sponsorska znowu została podzielona między BH i Orbeę, Nawaryjczyk dołożył wszelkich starań, aby stworzyć wspólny front Hiszpanów, nie zwracając uwagi na to, co znajdowało się na ich koszulkach. Nie chciał, żeby powtórzyło się to, co rok wcześniej, gdy Vuelteę wygrał obcokrajowiec. Ponieważ po dwóch pierwszych fatalnych etapach sam nie liczył się już w klasyfikacji generalnej, wybrał walencjanina Antonio Escurieta, drugiego ze stratą niemal ośmiu minut i 38 sekund do lidera Deloora po czwartym etapie, jako wspólnego lidera hiszpańskich kolarzy. Wszyscy, niezależnie od tego, przez kogo byli sponsorowani, mieli go wspierać.

Jednakże w sporcie nie brakuje zrad. Zerwanie układu zaproponowanego przez Cañardo zajęło trochę czasu, ale nadzedł dzień, w którym niepisane zasady tamtego porozumienia między Hiszpanami zostały naruszone. Doszło do tego podczas kontrowersyjnego 16. etapu, między Asturią a Galicją, na trasie między romantycznym Gijón a uroczym Ribadeo. Dzień i tak już był ciekawy, ponieważ manifestacja asturyjskich pracowników aż dwukrotnie zatrzymywała peleton, powodując kilkugodzinne opóźnienie, łącznie z zaimprovizowanym śniadaniem w Avilés. Trzeba to było zobaczyć, by uwierzyć.

Lecz na tym się bynajmniej nie skończyło. Madrytczyk José Arias został wykluczony z wyścigu za to, że chwycił się furgonetki, a zbuntowany Bask Francisco Goenaga wykazał się imperyjnencją, „zapominając” osłaniać Escurieta i odłączając się od grupy. To zdenerwowało Cañardo, który w najczystszy styl Lance’a Armstronga wystrzelił do niego jak z procy. Podnosząc ręce i krzycząc ile sił w płucach, Mariano nakazał mu powrót do reszty. Nieposłuszny Goenaga, zmęczony zachowaniem

wicemistrza poprzedniej edycji, od razu udał się do sędziów wyścigu. Został przez nich jednak zignorowany, więc wrócił do grupy. I tym razem nie mógł nawet zyskać kilku metrów, ponieważ Cañardo mocno trzymał go za koszulkę. Tak opisał to dziennik „AS”: „Goenaga nie zrozumiał tej gry i zaczął przyspieszać, za co został brutalnie skarcony przez Antonio Escurieta. I trochę bardziej niż brutalnie przez Mariano Cañardo”.

Bunt pomocników Escurieta mógłby się skończyć na tym akcie sprzeciwu Goenagi, ale do rebelii wkrótce przyłączyło się kolejnych dwóch, i to jednych z najlepszych: Kantabryjczyk Fermín Trueba i madrytczyk Julián Berrendero, wielkoustouowiec, który niedługo potem zostanie nazwany we Francji „Czarnym o niebieskich oczach” ze względu na kontrast jego ciemnej skóry i błękitnych oczu. Oni dwaj zaczęli wywracać wyścig do góry nogami, począwszy od 19. etapu, tego, który organizatorzy zagrozili zamianą na jazdę indywidualną na czas z powodu apatii podczas poprzedniego, przejechanego ze średnią prędkością niewiele większą niż 24 kilometry na godzinę. Wygrał go Trueba, pokazując, że jest naprawdę mocny, co oburzyło wielu, przekonanych, że sporo zawodników było w lepszej formie niż pomocnik Escurieta, który nie posiadał ducha walki Cañardo i sprawiał, że ta edycja wyścigu stała się po prostu nudna.

Jednakże tego samego wieczoru w hotelu Hiszpanów zatrzymał się także Óscar Leblanc, szanowany były kolarz z ważnymi zwycięstwami na koncie. I podczas gdy Trueba i Berrendero kręcili się po kwaterze, podszedł do nich, aby zapytać, dlaczego, do diaska, nie starają się bardziej. Powód tak go zaskoczył, że poprosił ich, aby rzucili w diabły to, co zostało ustalone, żeby

złamali dane słowo. I żeby nie przejmowali się konsekwencjami, jakie mógłby pociągnąć za sobą ich akt nieposłuszeństwa, bo on zajmie się wszystkim, co może ich spotkać w odpowiedzi na jego prośbę.

„I teraz już wiemy, dlaczego tyle etapów odbyło się po cichu, niemal na palcach. Byli chorzy. Zabroniono nawet kichać. Najmniejszy gwałtowny ruch mógł pogрузić Escurieta. Mieliliśmy pewność, że dojdzie do tej katastrofy i nikt nie będzie mógł powiedzieć, że jej nie zapowiedzieliśmy. Nie sądziliśmy jednak, że niecierpliwcy wykorzystają etap Verín–Zamora, żeby rozpętać burzę. Podejrzewaliśmy, że między Verín a Zamorą »giganci« będą się przygotowywać przed ostatnim etapem Vuelty, jednocześnie opiekując się chorymi. Kolejny raz. Na pożegnanie”. W ten sposób dziennik „ABC”, który wspaniale relacjonował pierwsze dwie edycje Vuelty, opisywał, jak odkrył drugie dno intrygi, scenariusz tych dziwnych zawodów, bez emocji i właściwie bez rywalizacji.

Nie przejechano nawet 10 kilometrów tego 20., przedostatniego etapu, kiedy Fermín Trueba i Julián Berrendero wystrzelili jak opętani. Walka nie skończyła się aż do Zamory, 200 kilometrów dalej. Ich tempo wytrzymało tylko dwóch kolarzy: Belg Gustaaf Deloor oraz Włoch Antonio Bertola. Za nimi ruszył także Alfons Deloor, brat lidera, z bezecnym pomysłem, aby zniszczyć zagubionego Escurieta, który niczego nie rozumiał i ograniczał się do trzymania się koła Cañardo. Upiływające minuty dodawały animuszu czterem odważnym na czele, aż przebite opony odłączyły dwóch – tych, którzy wszystko rozpoczęli, zbuntowanych, którym tamtego dnia szczęście sprzyjało, ponieważ po tym zdarzeniu zostali doprowadzeni

do czołówki przez Alfonsa Deloora i jego pomocnika Alphonse'a Schepersa, ścigających uciekinierów. Dzięki nim Trueba i Berrendero uratowali sytuację. I tak dojechali do mety, wyprzedzając o 16 minut i 42 sekundy Escurieta, który spadł na piąte miejsce w klasyfikacji generalnej, gdzie teraz rządzą trzej obcokrajowcy, Berrendero był czwarty ze stratą niewiele ponad pięciu minut do podium.

„Berrendero ruszył po miejsce Escurieta i osiągnął to we wspaniały sposób. Był to etap pełen nerwów, który sprawił, że zapomnieliśmy o wielu, wielu godzinach senności. Ale był to również etap, który zapisał się w historii jako ewidentne rozbitcie hiszpańskiej reprezentacji jako zespołu. Berrendero i Trueba nas oszukali. Podczas wielu etapów udawali, że są wyczerpani. Czasami odnosiło się wrażenie, że za chwilę wydadzą ostatnie tchnienie. A ci mężczyźni niespodziewanie mocniej ścisnęli kierownicę, zacisnęli zęby i pofrunęli... Bo to, co zrobili, było prawdziwym fruwaniem”, relacjonował reporter „ABC” z charakterystycznym patosem, jakiego zawsze dostarczał ten wspaniały sport.

A jeśli ktoś myślał, że ten brak lojalności Kantabryjczyka, madrytczyka, walencjanina i Nawaryjczyka, niczym w bajce, nie będzie miał żadnych konsekwencji, wielce się mylił. Miało się o tym przekonać bardzo szybko, bo już następnego dnia, ostatniego dnia Vuelty 1936. Żaden Hiszpan nie stanął na podium na przepelnionym stadionie Metropolitano – tym prawdziwym, miejscu kultu każdego porządnego kibica Atlético – ale intryga dostarczyła równie emocjonującej, co nieprzewidywalnej batalii. Mogło się zdarzyć wszystko. I tak też było.

Na podjeździe pod przełęcz San Rafael zaatakował osławiony duet, gotowy kolejny raz zniszczyć ustalony plan. Obaj kolarze chcieli wygrać klasyfikację górską, której liderem w tamtym momencie był Salvador Molina, heroicznie wytrzymujący natarcia swoich walecznych rywali. W drodze do Madrytu Hiszpanie ciągle się atakowali, ku uciesze zajmujących dwa pierwsze miejsca braci Deloorów, uprzywilejowanych obserwatorów tej wojny na śmierć i życie. Najsprytniejszym z lokalnych zawodników okazał się drobny Emiliano Álvarez, który wystrzelił na zjeździe do Madrytu, aby cieszyć się ze zwycięstwa na stadionie *rojiblanco*s. Oczywiście miał na to przyzwolenie Berrendero i Trueby, wszak jako jedyny się od nich nie odwrócił. Za nim, z ponad dwuminutową stratą, przyjechali dwaj wielcy „artyści” tej edycji, a 15 sekund później Cañardo, Belgowie i spółka.

Po zakończeniu Vuelty polemika trwała w najlepsze. Teraz w roli głównej znalazły się nagrody. Układ Cañardo zawierał podział między wszystkich Hiszpanów, którzy domagali się, aby pieniądze zdobyte przez Berrendero i Truebę zostały włożone do wspólnego worka. Oni jednak nie myśleli tak samo i odmówili, ponieważ układ był już zerwany. W redakcji „Informaciones”, gdzie toczyła się dyskusja, atmosfera zrobiła się gęsta, pojawiły się wyzwiska i doszło nawet do rękoczynów między kolarzami. Rezultat był taki, że pod eskortą Gwardii Cywilnej musiał stąd wyjść Julián Berrendero, najbardziej podbudowany człowiek Vuelty, który wygrał jej trzecią edycję, w 1941 roku – ze względu na trwającą wojnę domową wyścig zorganizowano dopiero pięć lat później – a także w 1942.

Pomiędzy swoim udziałem w wyścigu w 1936 a dwoma zwycięstwami Berrendero przebywał na uchodźstwie, a potem

został aresztowany. Mieszkał we Francji, w Pau, gdzie pozostał po Tour de France w 1936, który ukończył na 11. miejscu, i otworzył sklep z rowerami. Trzy lata później, w 1939, mając dosyć przebywania z dala od swojej narzeczonej, rodziny i przyjaciół, postanowił wrócić do Hiszpanii. Gdy był już blisko Madrytu, Berrendero został schwyty na peronie przedostatniej stacji podczas podróży po zdewastowanym i smętnym kraju. Następne 18 miesięcy życia spędził w obozie koncentracyjnym.

Od czasu udziału w Tour de France Berrendero potępiał wszystko, co działo się w Hiszpanii, pokazując, że ojczyzna go nie obchodzi. Za to zachowanie spadła na niego krytyka ze strony niektórych mediów, jak gazety „El Mundo Deportivo”, która napisała, że „unika swojej odpowiedzialności wobec Republiki”. „Prasa wyolbrzymiła moje słowa”, skarżył się po latach Berrendero. Przed śmiercią w sierpniu 1995 roku przekazał swoje nagrody za Tour de France 1937 (w tamtym roku wygrał jeden etap, a w poprzednim klasyfikację górską) na rzecz sierot – ofiar wojny domowej.

Zrządzenie losu w obozie koncentracyjnym postawiło na drodze Berrendero kapitana, który rozpoznał go, przeglądając pewnego dnia gazetę. Wziął go do biura i mocno uściskał ku zaskoczeniu kolarza, który nie rozumiał, skąd taka wylewność w tak nieprzyjaznym otoczeniu. Okazało się, że przed laty jeździli razem. „Te dwa jajka z ziemniakami, które mi wtedy dał, smakowały jak zwycięstwo”, powiedział później Berrendero. Został ułaskawiony w 1941 roku, kilka tygodni przed startem w Vuelcie z hiszpańskim akcentem. W Vuelcie „skazańca”.

Po prawej: Federico Bahamontes,
„Orzeł z Toledo”, jedna
z najwybitniejszych postaci
hiszpańskiego kolarstwa

Poniżej: Raymond Poulidor,
zwycięzca Vuelty w 1964 roku



Fot. KEYSTONE-FRANCE/Gamma-Rapho/Getty Images



Fot. Roger Violette/Getty Images



Na górze, po lewej: Roger Pingeon, triumfator wyścigu w 1969 roku

Na górze, po prawej: Luis Ocaña, triumfator Vuelty w 1970 roku

Powyżej: Eddy Merckx na najwyższym stopniu podium Vuelty w 1973 roku

Koniec fragmentu
Zapraszamy do księgarń

EQN

WYDAWNICTWO
SINE QUA NON

