



ESPECIAL  
*VUELTA  
CICLISTA  
A ESPAÑA*

28.08.2025







# HISTÒRIA, RÈCORDS I CURIOSITATS DE LA VUELTA A ESPAÑA

**L**a Vuelta a España (Volta ciclista d'Espanya) és una cursa ciclista anual de diverses etapes que se celebra principalment a Espanya, tot i que ocasionalment també passa per països veïns. Inspirada per l'èxit del Tour de França i el Giro d'Itàlia, la cursa es va organitzar per primera vegada el 1935. A mesura que la Volta guanyava prestigi i popularitat, la cursa es va allargar i el seu abast va començar a estendre's per tot el món. Des del 1979, l'esdeveniment ha estat organitzat i gestionat per Unipublic, fins que el 2014 l'Amaury Sport Organisation en va adquirir el control. El pilotó es va expandir d'una participació principalment espanyola a incloure ciclistes de tot el món. La Volta és un esdeveniment de

l'UCI World Tour, la qual cosa significa que els equips que competeixen a la cursa són majoritàriament UCI WorldTeams.

Tot i que el recorregut canvia cada any, el format de la cursa es manté igual, amb l'aparició d'almenys dues contrarellotges, el pas per la serralada dels Pirineus o Cantàbrica, i l'arribada a la capital espanyola, Madrid.

Les edicions modernes de la Volta a Espanya consten de 21 etapes d'un dia de durada durant un període de 23 dies que inclou 2 dies de descans.

Totes les etapes estan cronometrades fins a la meta; després d'acabar, els temps dels ciclistes s'acumulen amb els seus temps d'etapa anteriors. El ciclista amb el temps total més baix és el líder de la cursa i es posa el mallot vermell. Tot i que la classificació general és la més popular, hi ha, o hi ha hagut, altres competicions celebrades: classificació per punts, classificació de muntanya, classificació de la combinada i classificació per equips per als equips participants.

La Volta Femenina, una edició feme-

nina de la cursa, es va celebrar per primera vegada el 2023, com a part del UCI Women's World Tour. Això segueix a les curses més petites organitzades conjuntament amb la Volta entre el 2015 i el 2022.

La Volta acumula al llarg de la seva història diversos rècords destacats. **Roberto Heras** i **Primož Roglič** són els ciclistes amb més victòries absolutes, amb quatre cadascun, mentre que **Delio Rodríguez** és qui ha aconseguit el nombre més gran de triomfs d'etapa, un total de 39. En la disciplina de contrarellotge, **Abraham Olano**, **Alex Zülle**, **Tony Rominger** i **Melcior Mauri** comparteixen el rècord amb sis victòries cadascun. Pel que fa als països, Espanya és la nació amb més victòries totals, 28. **Alex Zülle** és el corredor que més temps ha sigut líder, amb un total de 45 dies. D'altra banda, dins les classificacions de muntanya,

**Josep Lluís Laguña** és el qui té més victòries, en té 5.

**Sean Kelly**, **Laurent Jalabert** i **Alejandro Valverde** comparteixen el rècord de la classificació per punts, amb quatre triomfs cadascun. A la classificació de metres volants, **Miquel Àngel Iglesias** lidera amb cinc victòries.

En relació amb les diferències a la general, la més gran es va produir l'any 1945, quan **Delio Rodríguez** va superar **Julián Berrendero** per un marge de trenta minuts i vuit segons, mentre que la més petita va tenir lloc el 1984, quan Eric Caritoux es va imposar a **Alberto Fernández** per només 6 segons.

Les estadístiques d'edicions també mostren contrastos significatius. L'any 2002 es va registrar el nombre més gran de participants, amb 207 ciclistes, mentre que la participació més reduïda va ser l'any 1941, amb només 32. Aquella mateixa edició de 1941 va ser la més llarga, amb 4 442 km recorreguts. En canvi, la més curta va ser la de 1963, amb 2 419 km. <

ANDORRANA  
DE PUBLICACIONS  
President  
Enric Dolsa Font

 EL PERIÒDIC D'ANDORRA

Direcció general  
**Irina Rybalchenko**  
Coordinació general  
**Nona Muñoz**

Caps de redacció  
**Laura Gómez Rodríguez**  
**Alex Montero Carrer**

Maquetació i Edició gràfica  
**Pako Temprado**  
**César Arquíñigo**

Redacció  
**Irina Rybalchenko**

Directora comercial  
**Olga Kuznetsova**

Fotografia  
**All Pyrenees**  
**Pinterest**  
**Freepik**

Subscripcions  
**subscripcions@elperiodic.ad**  
**Tel +376 736 200**  
Publicitat  
**comercial@elperiodic.ad**



# COMPANYIA INTERNACIONAL DEL BRILLANT



DIAMANTS I OR D'INVERSIÓ



**EMPRESA MAJORISTA LÍDER**  
EN LA INVERSIÓ D'OR FÍSIC  
A ANDORRA

*“Inverteix en Or,  
Inverteix en el teu llegat,  
Inverteix amb CIB.”*

Membre HRD (consell sup del diamant) Amberes. Col·legiat núm. 3139 Jorg



Una Companyia  
amb experiència  
des de l'any 1993  
dirigida pel Gemmòleg  
expert Manel Castillo



Avinguda Doctor Mitjavila,17 – Planta Baixa · Andorra la Vella

T. +376 **339 382** · [macscib@gmail.com](mailto:macscib@gmail.com) · [www.companyiainternacionaldelbrillant.com](http://www.companyiainternacionaldelbrillant.com)





# *“Ens fa molta il·lusió tornar a Andorra SEMPRES QUE ÉS POSSIBLE”*

***Kiko García*** DIRECTOR TÈCNIC DE LA VUELTA A ESPAÑA

***Entrevista:***  
**IRINA RYBALCHENKO**

**D**urant gairebé una dècada, Kiko García ha estat responsable de tots els aspectes tècnics de la Vuelta a España, com ara la coordinació amb els equips, la supervisió del reglament, etc. La seva trajectòria amb la Vuelta, però, va començar molt abans. L'any 2000 es va incorporar-hi com a part de Ràdio Tour - un sistema de comunicació per a tots els vehicles que segueixen la cursa. A través de Ràdio Tour, transmetia informació en temps real sobretot el que passava a la carretera, inclosos els accidents i les diferències de temps entre els líders i el grup principal. El Ràdio Tour té un paper crucial, ja que comunica tots els esdeveniments als implicats en la cursa, sovint en diversos idiomes. Després d'anys en aquest càrrec, el 2016 Kiko García va ser nomenat director tècnic de la Vuelta, funció que continua exercint avui dia.

—La meua primera pregunta és sobre la història de la Vuelta a España. Quantes edicions s'han celebrat fins ara i com en descriuries l'evolució?

—Aquest any se celebra el 90è aniversari de la cursa, però en realitat és només la 80a edició (hi va haver interrupcions a causa de la guerra i d'altres circumstàncies).

Pel que fa a la seva evolució, els primers anys de la Vuelta eren un món completament diferent. Les etapes eren extremadament llargues, de vegades de fins a 400 quilòmetres, i les carreteres estaven en molt mal estat. Les bicicletes eren pesades

LA VUELTA A ESPAÑA







i l'equipament, molt bàsic. Era una autèntica aventura!

Avui dia, el ciclisme s'ha tornat més professional i tecnològic que mai. Com en altres esports, els materials, l'equipament i la tecnologia han experimentat una millora espectacular.

Un altre gran canvi ha estat la posició de la cursa dins el calendari. Al principi, la Vuelta era la primera de les tres Grans Voltes i es disputava a l'abril. Fa uns 25 o 30 anys, els organitzadors van decidir traslladar-la a l'agost. A l'abril, especialment quan el recorregut passava pels Pirineus o per Andorra, el temps solia ser advers, amb un alt risc de neu i temperatures baixes.

El canvi a l'agost ha resultat molt més favorable per moltes raons: el temps és més bo, hi ha més públic, ja que molta gent és de vacances, i ara som la darrera Gran Volta de l'any. Aquesta posició atrau ciclistes que encara necessiten bons resultats per a la temporada, i alguns equips hi participen perquè necessiten punts per al rànquing. Tot plegat genera una competició molt intensa, amb molts corredors lluitant pels punts.

**—A banda de la temperatura i el temps, quins són els principals reptes que han d'afrontar els corredors durant la prova?**

—Oh, n'hi ha molts. A la muntanya, les condicions poden ser extremadament dures: de vegades fa molt fred, plou intensament o s'hi formen tempestes sobtades. Tot això pot ser molt exigent per als ciclistes.

D'altra banda, quan baixem cap al sud d'Espanya a l'agost, la calor pot ser intensa.

Per exemple, l'any passat vam començar a Lisboa, al sud de Portugal, i després vam creuar tota la regió d'Andalusia. Hi vam passar uns deu dies amb temperatures extremament altes.

En aquests casos, adaptem el reglament per ajudar els corredors. Els permetem hidratar-se més sovint i utilitzar amb més freqüència petites bosses de gel per ajudar a reduir la temperatura corporal durant la cursa. Gestionar aquestes condicions també és un repte per a nosaltres com a organitzadors: hem de seguir el protocol oficial per a temperatures elevades i ajustar la cursa segons convingui.

**—Quins equips o corredors són considerats els màxims favorits per guanyar la cursa d'enguany? Què en penses?**

—Com ja sabeu, com que som una prova del calendari WorldTour, la participació dels 18 equips WorldTour -els equips de primera divisió del màxim nivell- és obligatòria a La Vuelta. Enguany, a aquests 18 equips s'hi afegeixen cinc invitacions (wildcards), fet que eleva el total a 23 equips i 184 corredors a la línia de sortida.

Pel que fa als favorits, ja tenim confirmada la presència de corredors com Jonas Vingegaard, el ciclista danès que corre per l'UCI WorldTeam Visma | Lease a Bike. També hi serà Richard Carapaz, l'excampió olímpic equatorià, actualment a les files de l'UCI WorldTeam EF Education-EasyPost.

També cal destacar Juan Ayuso, una de les grans promeses del ciclisme, nascut a Barcelona i membre de l'UCI WorldTeam UAE Team Emirates. El portuguès João Al-

meida, també de l'UAE Team Emirates, competirà en aquesta edició.

Un altre dels noms destacats és Mikel Landa, ciclista basc amb una llarga trajectòria professional des del 2009 i que actualment forma part de l'equip belga UCI WorldTeam Soudal Quick-Step. Es troba en bona forma i s'espera que sigui un dels candidats a lluitar per la general.

En definitiva, comptem amb una llista molt competitiva de corredors disposats a donar-ho tot a la carretera.

**—El Tour de França i la Vuelta a Espanya es basen en el mateix concepte, o hi ha diferències entre totes dues proves? Quina de les dues es considera més exigent des del punt de vista tècnic?**

—En el ciclisme professional, la temporada es compon de diferents tipus de curses. Les proves de més nivell formen part d'una lliga anomenada WorldTour.

Dins del WorldTour, distingim tres grans categories de curses. En primer lloc, hi ha les tres Grans Voltes: el Giro d'Itàlia, el Tour de França i la Vuelta a Espanya. Cadascuna d'aquestes proves dura tres setmanes, amb un total de 21 etapes repartides al llarg d'aquest període.

En segon lloc, trobem les voltes d'una setmana, com ara el Critèrium del Dauphiné i París-Niça a França, la Volta a Suïssa, la Tirreno-Adriatico a Itàlia, i a l'Estat espanyol, la Volta a Catalunya i la Volta al País Basc (Vuelta al País Vasco). Aquestes curses duren una setmana i són peces clau del calendari ciclista.

Finalment, hi ha les anomenades clàs-



siques, proves d'un sol dia molt prestigioses com París–Roubaix, famosa pels seus trams de llambordes, la Milà–Sanremo a Itàlia, i la Clàssica de Sant Sebastià a Espanya.

Així doncs, el WorldTour inclou aquests tres nivells: les Grans Voltes, les voltes d'una setmana i les clàssiques d'un dia. Fora del WorldTour, també hi ha curses de segona i tercera divisió, que són proves de menor categoria, com ara la nova Clàssica Andorra, que potser ja coneixeu.

Pel que fa a la pregunta sobre la diferència entre el Tour de França i la Vuelta a Espanya, tècnicament són molt similars. Totes dues duren tres setmanes i combinen etapes de muntanya, etapes planes i contrarellotges. El format és pràcticament el mateix, però tenen rols diferents dins del calendari ciclista.

Naturalment, el Tour de França és la cursa més popular i exigent, ja que atrau tots els millors corredors i equips, grans patrocinadors i una cobertura televisiva mundial. És, sens dubte, la prova número 1 del ciclisme mundial. Tot i això, des del punt de vista tècnic, la Vuelta a Espanya és al mateix nivell.

**—Com pot descriure l'organització de l'etapa andorrana? Està satisfet amb tot o hi ha algun aspecte que es podria millorar?**

—Ens fa molta il·lusió tornar a Andorra sempre que és possible. Andorra és un país

preciós i molt exigent pel que fa a pujades i muntanyes. Tot i això, a vegades suposa un repte per a nosaltres. No podem programar una etapa excessivament dura tan aviat, perquè volem mantenir un bon equilibri entre els favorits. Per això, aquest any arribem a Andorra a la sisena etapa, que encara és relativament aviat dins la cursa.

**—Hi ha algun aspecte que es pugui millorar o alguna crítica?**

—L'únic repte real per a nosaltres és quan la cursa es disputa en diferents països. Per exemple, aquest any comencem a Itàlia, així que treballem amb la policia italiana a l'inici. Després de tres etapes, ens traslladem a França, on col·laborem amb la policia francesa. Tot seguit, arribem a Catalunya, on treballem amb els Mossos d'Esquadra, la policia catalana. Finalment, anem a Andorra, on probablement col·laborarem tant amb la policia andorrana com amb les forces locals.

És molt difícil canviar de forces policials gairebé cada dia. L'ideal seria treballar amb la mateixa policia al llarg de tota la cursa, ja que així es podria establir una bona relació de feina, entendre millor com resoldre incidències amb fluïdesa i tot funcionaria amb més eficàcia. Però quan canviem diàriament, és complicat perquè cal començar de zero cada vegada.

Tot i això, forma part de la naturalesa de la cursa i és una situació a la qual ens adaptem.

**—Hi ha algun ciclista andorrà que participi en la cursa?**

—De moment, no. Esperem veure'n ben aviat, però fins ara no n'hi ha hagut cap.

**—Algunes preguntes tècniques. Quin és el pes habitual d'una bicicleta de carretera professional avui dia?**

—És al voltant de 7 quilos. El pes mínim permès és de 6,8 quilos, però amb els bidons i l'equipament, normalment arriba als 7 quilos. Aquestes bicicletes són increïblement ràpides. És un esport de risc, i de vegades fins i tot els cotxes que segueixen la cursa tenen dificultats per mantenir el seu ritme.

**—I quina és la velocitat més alta registrada mai en un descens durant la Vuelta?**

—Doncs depèn molt del ciclista i de les condicions, així que és difícil precisar. Però de mitjana, en una etapa com les d'Andorra, la velocitat global és d'uns 40 quilòmetres per hora, incloses les pujades de muntanya. Això significa que en els descensos les velocitats poden arribar als 80 o 90 quilòmetres per hora, mentre que en les pujades baixen a uns 20 o 25 km/h, cosa que equilibra aquesta mitjana.

**—Què ens pot dir sobre la retransmissió? En quants països es podrà veure la Vuelta?**

—La cursa es retransmetrà a gairebé 200 països. De vegades la cobertura és en directe per televisió, altres vegades està disponible en línia o a través de plataformes de streaming, però els espectadors de tot el món podran seguir la prova.

**—Quines són les quantitats per als primers classificats, primer, segon i tercer?**

—El premi total en diners de la Vuelta supera el milió d'euros.

**—De cara a la Vuelta de l'any vinent, s'espera que Andorra torni a ser inclosa el 2026?**

—Sí, encara no hem anunciat el recorregut, així que tot està per acabar de decidir. Com sabeu, l'any vinent la cursa començarà a Mònaco, així que, per què no tornar a Andorra? Però encara no hi ha res segur.

Cal revisar amb cura totes les opcions. Cada any intentem visitar diferents regions i territoris perquè no podem anar als mateixos llocs cada any. Rebem moltes sol·licituds de regions i ciutats que volen acollir una etapa, així que hem de trobar un equilibri i anar rotant les localitzacions any rere any. ◀



LA VUELTA A ESPAÑA





**naudi** arquitectura

Av/ Pessebre, 40. Baixos • AD700 Escaldes-Engordany • Andorra  
Telèfon: +376 800 005 • E-mail: [info@naudiarquitectura.com](mailto:info@naudiarquitectura.com)

[www.naudiarquitectura.com](http://www.naudiarquitectura.com)





# *Per fer el ciclisme més atractiu, CAL VETLLAR PER UNA SEGURETAT SUPERIOR*

**B**ernat Vilanova Caminal és mecànic d'helicòpters a l'aeroport Andorra – La Seu d'Urgell i a ficionat al ciclisme. Fa molts anys que practica aquest esport, no per competir, sinó per plaer. Comparteix la seva visió sobre els avantatges del ciclisme, així com aspectes clau de seguretat i respecte entre ciclistes i conductors, amb l'objectiu de motivar persones de totes les edats a sortir amb bici i poder gaudir-ne amb tranquil·litat.

M'agrada el ciclisme, ja que permet gaudir de l'entorn mentre et mantens en forma, i també m'ajuda a desconnectar de la rutina, a coincidir sovint amb companys i posar-nos al dia d'un ventall de temes diversos, com pot ser una situació personal, laboral, un tema polític o la situació global del món. En resum, el ciclisme m'aporta una combinació de benestar físic, mental i de nexes social mentre et desplaçes amb vistes agradables.

També cal dir que, gràcies al ciclisme, he conegut molta gent i he compartit

moments impressionants, i actualment tinc un entorn social ampli —esportivament parlant— fruit d'anys de pràctica d'aquest esport.

M'agraden molt els recorreguts amb poc trànsit i aïllats dels grans nuclis, sobretot a l'estiu, com ara les estacions d'esquí, on la frescor de l'alçada, els colors, els salts d'aigua i el bestiar et connecten molt amb la natura.

Si em demanessin on m'agradaria anar només pedalant, us diria el següent: algun dia voldria fer una travessa i recórrer tot el Pirineu o una ruta als Alps.

Trobo que les infraestructures ciclistes d'Espanya, França i Andorra són molt bones. Avui dia, pocs són els indrets on no arriba una carretera. Cal dir que Andorra, pel que fa a infraestructures, està molt avançat: el ferm de les carreteres sovint està impecable i amb les pertinents indicacions quilomètriques que mostren els desnivells, la distància i l'alçada de la majoria d'ascensions del país. Això atrau molt el públic estranger. Pel que fa als països veïns, disposen d'una gran xarxa

de carreteres on el trànsit i la massificació de gent desapareixen. A l'Alt Urgell i sobretot al sud de França pots passar hores sense veure ningú, la qual cosa Andorra no permet, ja que sovint has de coincidir amb els nuclis de les parròquies.

Pel que fa al respecte cap al ciclista, Andorra està molt conscienciada en aquest sentit i la gent respecta molt els ciclistes, la qual cosa a les carreteres catalanes - freqüentades per turistes, sobretot francesos - és més escassa, i sovint et trobes que una autocaravana et passa a pocs centímetres.

Cal saber que a França no es permet que el ciclista circuli en paral·lel (s'ha d'anar un darrere l'altre), mentre que a Espanya o Andorra els ciclistes poden circular de dos en dos perquè la llei ho permet. Crec que això ajuda a explicar aquesta falta de respecte, fruit d'una manca de coneixement de la legislació.

Per fer el ciclisme més segur i atractiu, caldria ampliar la xarxa amb carrils bici totalment aïllats del trànsit i, sobretot, que les carreteres disposessin d'un vial ampli i practicable. També és important disposar de petits trams de carreteres secundàries on, per exemple, els caps de setmana al matí, durant un període, el trànsit motor estigui prohibit. Això permet que els nens s'iniciïn o que la gent a qui li fa respecte sortir a rodar amb el trànsit obert pugui fer-ho.

Si pogués donar un missatge als conductors, els diria que siguin empàtics i que hi ha lloc per a tots. Sovint el conductor va estressat a la carretera, i el ciclista no té cap intenció de molestar.

El tema de la bici com a mitjà de transport a la nostra zona segur que ajudaria, ja que estem acostumats a fer-ho tot amb cotxe o moto. El clima pirinenc i el desnivell del terreny no afavoreixen que durant tot l'any la gent vagi a treballar amb bici o a comprar, però no és excusa: es pot avançar molt en aquest àmbit. És un tema de cultura i d'infraestructures, sobretot. A Suïssa, per exemple, la gent es desplaça molt amb bici fins a l'estació de tren. Una vegada allà, disposen d'un ampli pàrquing exclusiu per a bicis, un conjunt de coses que ajuden. Aquí caldria avançar molt en seguretat, ja que sovint hi ha roboris de bicis, sense anar més lluny, a la Seu i rodalies, un lloc en el qual amb bici es podria fer tot, però no pots deixar la bici al carrer i fer la compra tranquil·lament.

Crec, però, que on s'ha de millorar més en aquest sentit és a les grans capitals, ja que és allà on petits canvis fan que milions de persones adquireixin hàbits més sostenibles. ◀



## L'esforç d'avui és el progrés de demà

**Joaquim Rodríguez (Purito)** - Ciclista

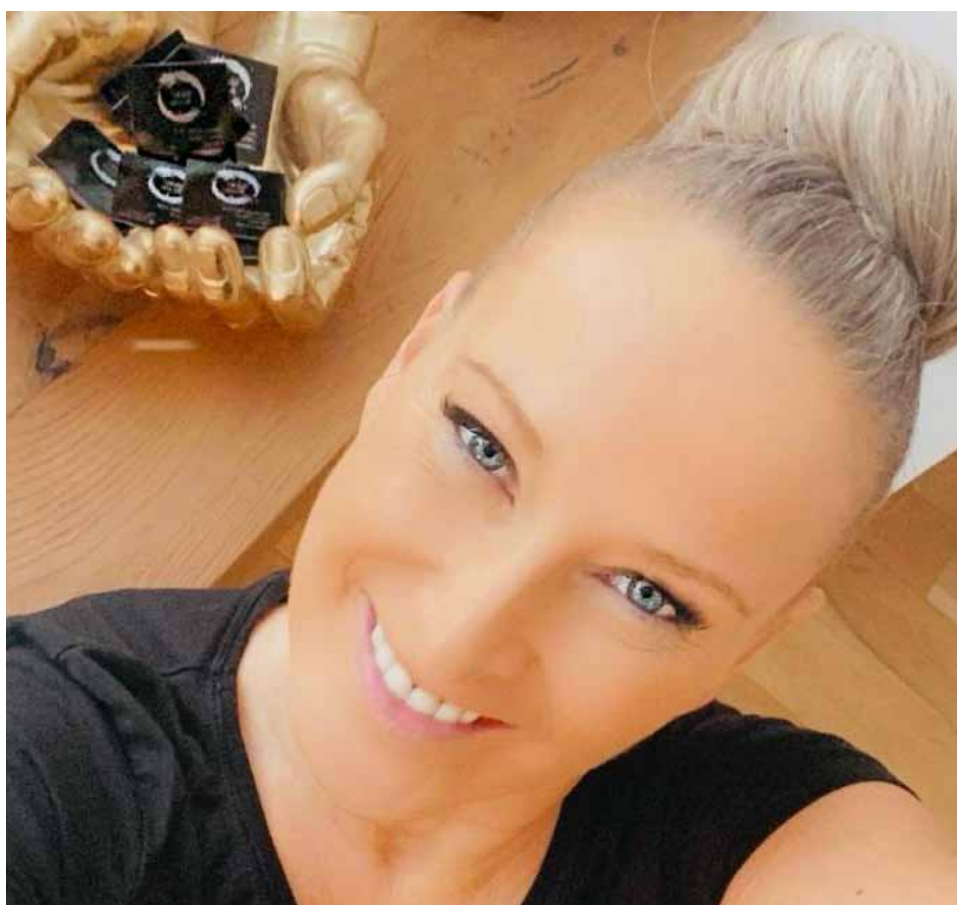
Andbank aposta per l'esforç, la dedicació i el compromís, valors que compartim amb l'esport. Fem costat als atletes i projectes esportius per a impulsar el creixement d'Andorra amb passió i excel·lència.



**Conèixer-te  
millor és  
la clau per  
rendir millor**



# *La mà invisible que impulsa el pilot: LA IMPORTÀNCIA DEL QUIROMASSATGE A LA VUELTA A ESPANYA*



**A** cada etapa de la Vuelta Ciclista a España, els focus saturen en els corredors, les seves bicicletes i les espectaculars ascensions que desafien la gravetat. Però darrere de cada pedalada hi ha una feina silenciosa i essencial: la dels quiromassatgistes de l'equip.

El quiromassatge, tècnica manual que combina pressió, fricció i estiraments musculars, és una de les eines més valuoses per a la recuperació d'un ciclista professional. Després d'hores d'esforç, en què els músculs treballen al límit i les fibres pateixen microlesions, el massatge esportiu actua com una "goma d'esborrar" de la fatiga: millora la circulació sanguínia, redueix la inflamació, accelera i elimina l'àcid acumulat.

"Un bon massatge pot marcar la diferència entre un ciclista que arriba l'endemà fresc i un altre que arrossega tensió muscular tota la setmana".

Més enllà de la recuperació física, el quiromassatge també té un efecte psicològic. Enmig de la pressió competitiva, el ritual de passar per la llitera es converteix en un moment de calma i desconexió. És allà on es comparteixen anècdotes, s'analitzen les sensacions de l'etapa i, de vegades, s'obre l'empenta anímica necessària per afrontar el repte següent.

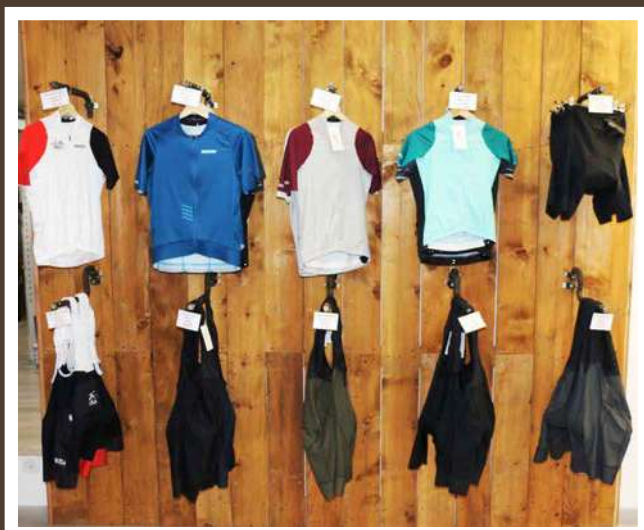
Al'alta competició, la tecnologia, l'estratègia i la nutrició ocupen titulars. Però l'ombra, les mans expertes d'un quiromassatgista, continuen sent aquell aliat silenciós que permet que les cames dels ciclistes responguin dia a dia. Perquè a la Vuelta no només es corre amb el cor i els pulmons: també s'avança gràcies a la feina invisible de qui manté el motor humà en perfecte estat.



**Roser Coll, quiromassatgista terapèutica**  
Adreça: Andorra la Vella, Baixada del Molí 7-9-11, bloc A1, Planta 3  
Telèfon: +376 627 740  
instagram: @serenity.relaxing  
web: [www.serenityrelaxing.com](http://www.serenityrelaxing.com)







**C/Ciutat de Sabadell, 2**  
**AD700 Escaldes-Andorra**  
**WhatsApp +376 820 592**



# “Per estar bé damunt la bici, una bona feina de força és la clau”

**Juanjo Lobato** EXCICLISTA PROFESSIONAL I, AVUI DIA, MASSATGISTA PROFESSIONAL

**Entrevista:**  
**OLGA KUZNETSOVA**

**J**uan José Lobato del Valle, més conegut com a Juanjo Lobato, és un ciclista espanyol que va ser professional entre 2011 i 2023.

Especialista en esprints (va guanyar el Campionat d'Espanya júnior el 2006), va debutar com a amateur en categoria sub-23 a l'equip Würth el 2007, per després passar al Cova el Soplao i, més endavant, a l'Andalusia-CajaSur.

Es va fer professional a partir del 2011 amb l'equip Andalusia-Caja Granada. Va disputar la Volta a Portugal, on va culminar tercer en dues etapes i posteriorment va obtenir un destacat 9è lloc al Campionat del Món de ruta sub-23, sent el millor espanyol.

Al·l'ini de la temporada 2011, va aconseguir un 2n lloc a la Volta a Andalusia.

L'octubre del 2012 va fitxar per l'equip ciclista basc Euskaltel-Euskadi, després del nou projecte de l'equip que permetia contractar ciclistes no nascuts al País Basc, Navarra o el País Basc francès. Aquella temporada va aconseguir dues victòries: la 2a etapa de la Volta a Castella i Lleó i el Circuit de Guecho.

Va formar part de l'equip al Tour de França, on va aconseguir la 5a posició a la 6a etapa. Altres resultats destacats van ser la 4a plaça a la Clàssica d'Almeria, i podis en una etapa del Tour de Luxemburg i en dues etapes (2n i 3r) de la Volta a Baviera.

Després de la definitiva desaparició de l'Euskaltel-Euskadi, el 28 d'octubre del 2013 es va anunciar el fitxatge de Lobato per part del Movistar a partir del 2014 i per a tres temporades.

L'any 2018 es va anunciar la seva incorporació a l'equip italià Nippo-Vini Fantini-Europa Ovini.

Va posar fi a la seva carrera el 2023, després de tretze anys com a professional. Tanmateix, aquest any torna a ser a la Vuelta -ara com a massatgista professio-





nal. Hem pogut parlar amb el Juanjo precisament durant la cursa.

**—Per què escollirà la professió de massatgista després del ciclisme professional?**

—Per mi, el ciclisme és la meua vida. Sempre he tingut clar que volia seguir lligat a aquest món. També m'agrada observar i aprendre de tots els massatges que he rebut al llarg de la meua vida. L'últim any vaig decidir fer el curs de quiromassatgista i també el de director UCI. He après la meua nova professió a Andorra, a l'escola Cefel.

**—Té mètodes especials de recuperació?**

—Sempre em centro en un bon massatge de descàrrega.

**—Què és més important en la seva feina: la tècnica de recuperació o la comprensió de la psicologia de l'esportista?**

—La recuperació és la més important, però no hem d'oblidar que els esportistes són persones, i entendre'ls i recolzar-los després d'un dia dolent, o donar-los de vegades una estirada d'orelles quan veus que s'estavellaran, crec que és molt bo.

**—Com dona suport moral als esportistes**



**en moments difícils?**

—Sempre busquem que no ho vegin tot negre. Al capdavant, és esport, i tots passem per alts i baixos.

**—Quins consells donaria als aficionats al ciclisme? Com poden relaxar les cames,**

**els braços i l'esquena després d'un entrenament? I amb quines activitats es combina millor el ciclisme: ioga, natació... Què més?**

—A mi m'agraden molt els banys curts amb aigua freda. Per estar bé damunt la bici, una bona feina de força és la clau. <







# *Alimentació equilibrada per gaudir del* **CICLISME** **AMB** **SEGURETAT I RENDIMENT**

**C**arlos Román Vázquez és funcionari de l'administració pública, llicenciat en Ciències de l'Activitat Física i l'Esport de Catalunya. Ha estat un apassionat de l'activitat física i l'esport des de ben petit, i al llarg dels anys ha practicat molts esports d'equip, especialment el bàsquet, en que ha estat jugador i entrenador.

Després va assumir un rol centrat principalment en informar i orientar els usuaris en temes relacionats amb l'activitat física i la salut.

Durant uns anys es va dedicar a la docència en l'àmbit de l'activitat física i l'esport vinculat a la salut, al Centre de Formació Professional de Sant Julià. És en aquest context que va començar a entrar en contacte amb el món del ciclisme, especialment amb la BTT (bicicleta de muntanya).

Com a professor d'Educació Física, or-

ganitzava sortides programades amb els seus alumnes per les muntanyes d'Andorra i l'Alt Urgell, recorrent indrets i paisatges espectaculars. Va ser en aquest entorn on es va enamorar del ciclisme, una afició que encara avui continua practicant i gaudint.

Quan practico ciclisme - sigui en plena natura o per carretera - sento una profunda sensació de pau, benestar i tranquil·litat. En l'àmbit físic, m'ajuda a enfortir el sistema cardiovascular i la musculatura, especialment la del tren inferior. També afavoreix la flexibilitat, un aspecte clau que amb els anys es va perdent, però que gràcies a la pràctica constant de la bicicleta es pot mantenir i fins i tot millorar.

Pel que fa a la BTT, em permet cremar moltes calories, la qual cosa repercuteix de manera positiva en el control del pes corporal.

En l'àmbit mental, el ciclisme m'ajuda a desconnectar i a recuperar

l'equilibri emocional. Em proporciona confiança i reforça l'autoestima, especialment quan arribo a un cim i gaudir de les vistes des de les altures, una experiència que em genera una gran sensació de superació. A més, valoro molt la connexió amb la natura!

El ciclisme em proporciona energia: em noto més actiu i motivat per fer coses. I després d'una bona ruta, acabo el dia esgotat, però amb aquella sensació agradable de cansament que m'ajuda a relaxar-me i a dormir profundament.

Voldria mencionar que tant a Andorra com a Espanya i a França s'han millorat les infraestructures en temes de bicicletes, especialment a Andorra. Per això, cada vegada hi ha més ciclistes que tenen com a destí popular venir al nostre país de vacances per fer rutes, ja que el Principat ofereix carreteres escèniques i desafiantes que travessen paisatges muntanyosos impressionants.

El suport governamental és clau tant





*“El suport governamental és clau tant per millorar les infraestructures com per garantir la seguretat dels ciclistes”*

ciclistes, ja que això ajuda a incrementar la consciència sobre les accions de cadascú i afavoreix la presa de mesures per millorar la seguretat viària.

Respecte a la cultura, considero que una bona promoció del ciclisme com a mitjà de transport sostenible i saludable pot contribuir a augmentar-ne la popularitat entre la població.

Avui dia, tinc dos grans objectius com a ciclista amateur. En la modalitat de BTT, m'agradaria travessar els Pirineus de punta a punta. Pel que fa a la bicicleta de carretera, el meu repte és sortir des de la Seu d'Urgell i arribar fins a Cambrils, a la zona de platja.

He de destacar que l'alimentació, per a qualsevol esport, és fonamental per obtenir l'energia necessària i assolir un bon rendiment durant l'exercici. Reco-

mano seguir una dieta equilibrada que inclogui hidrats de carboni, proteïnes i greixos saludables, així com mantenir una bona hidratació abans, durant i després de l'activitat física.

Hidratació és essencial per als ciclistes. Recomano beure aigua o begudes esportives abans, durant i després de l'exercici. Hidrats de carboni són la principal font d'energia, el combustible de l'organisme. Es recomana prioritzar hidrats de carboni complexos com fruites, verdures, cereals integrals, llegums, pasta i arròs.

Proteïnes són importants per a la recuperació muscular. Es poden obtenir de fonts com el pollastre, el peix, el tofu i els llegums. Els greixos saludables, com els que contenen les nous, les llavors i els olis vegetals, són beneficiosos per a la salut cardiovascular.

Pel que fa a l'alimentació, abans de la ruta és recomanable fer un àpat lleuger entre una i dues hores abans de la sortida com ara una peça de fruita un iogurt o un entrepà integral, tot depenent de la durada de la ruta i del perfil de l'esportista. Cal evitar plats molt greixosos o difícils de digerir abans de l'activitat perquè poden provocar molèsties digestives durant la pràctica física.

Si parlem de l'alimentació durant la ruta, recomano beure aigua durant els primers trenta o quaranta-cinc minuts i a partir d'aquí, combinar-la amb begudes isotòniques per reposar els líquids i electròlits perduts. Les barretes energètiques poden ser una opció pràctica per obtenir energia de manera ràpida.

És important cuidar també l'alimentació per afavorir la recuperació muscular. Per aquest motiu és recomanable consumir un àpat que contingui hidrats de carboni i proteïnes dins dels trenta a seixanta minuts posteriors a l'activitat, i també és essencial rehidratar-se correctament. La quantitat de líquids a ingerir dependrà de les condicions ambientals i de l'esforç realitzat. L'objectiu és recuperar els electròlits perduts i ajudar el cos a recuperar-se adequadament.

En resum, seguir una alimentació adequada és essencial per als ciclistes, ja que contribueix a optimitzar el rendiment i a gaudir de les rutes amb seguretat i benestar.

**Carlos Román Vázquez**

Contacte: [carlosaina70@gmail.com](mailto:carlosaina70@gmail.com)

Telèfon +376 644 790

per millorar les infraestructures com per garantir la seguretat dels ciclistes.

Pel que fa a l'educació, caldria fomentar una sinergia entre conductors i ci-





## PROJECTE DE CASES ORDINO

Dormitoris: 3  
Banys: X  
Places de pàrquing: X  
Plantes: X  
Metres construïts: XXm<sup>2</sup>

Carretera del coll d'Ordino,  
Ordino  
Preu: 1.800.000€

## CASA A XIXERELLA LA MASSANA

Dormitoris: 4  
Banys: 3  
Places de pàrquing: 3  
Plantes: 3  
Metres construïts: 460m<sup>2</sup>

Carretera general, Xixerella  
Preu: 2.200.000€







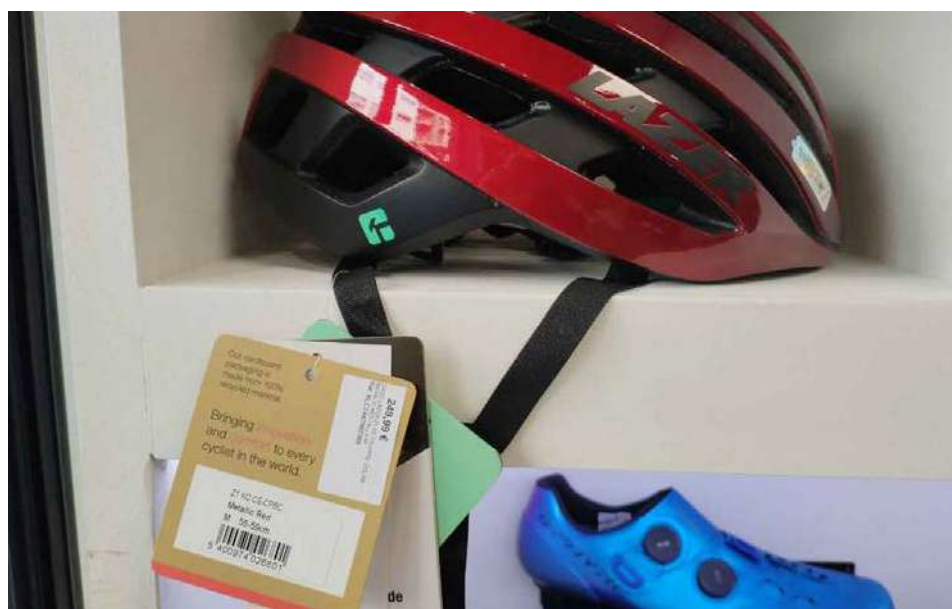
Som a la Guia Michelin

 **BEÇ**

Cuinem Andorra



# CICLISME A ANDORRA, *UNA PASSIÓ QUE VAL EL QUE COSTA*



**E**l ciclisme potser no és l'esport més car del món, però tampoc és dels més assequibles. Darrere hi ha un univers sencer de bicicletes, roba tècnica, gadgets i accessoris, amb opcions per a tots els nivells i butxaques. La relació qualitat-preu continua sent la brúixola que guia qualsevol ciclista a l'hora d'escollir. Hem fet un recorregut pels preus a Andorra i t'oferim una "radiografia del mercat", deixant les bicicletes elèctriques per a un altre article.

Cada ciclista coneix bé la diferència entre una bicicleta més econòmica i una d'una gamma superior. N'hi ha moltes, sobretot segons les necessitats del client. Si l'objectiu és aconseguir una bicicleta més rígida i orientada a la competició, cal apostar per gammes amb quadres de carboni, que garanteixen rigidesa i qualitat.

Les rodes també són determinants: no és el mateix que siguin d'alumini o de carboni. El preu varia, la reactivitat també, i això, evidentment, té un impacte directe en el cost final.

A tot això cal sumar-hi altres elements

que també marquen diferències: el seient, la tija, el conjunt manillar-potència i fins i tot detalls com els coixinets ceràmics. Tot un conjunt de factors que influeixen tant si busques confort com si vols reactivitat, ja sigui per competir o per fer sortides més llargues amb una orientació més resistent.

La marca també té un paper clau. Cada fabricant treballa amb un concepte propi i una estratègia determinada, dissenyant bicicletes més adaptades a la muntanya, al pla o a altres necessitats. Això fa que hi hagi marques exclusives amb fibres de carboni d'altíssima qualitat i altres més generalistes amb preus més assequibles.

Avui dia Shimano i SRAM dominen el mercat. El preu dependrà de la gamma del desviador i del conjunt de components.

Entre les marques d'alta gamma destaquen Orbea, Pinarello i Factor, tres referents dins el segment premium del mercat. Els preus d'aquests models se situen habitualment entre els 7.000 i els 14.000 euros, tot i que poden superar aquesta xifra en muntatges exclusius.

Els preus d'una bicicleta de carretera nova comencen aproximadament a par-

tir dels 1.200 euros. Per exemple, per 1.300 euros pots comprar una MERIDA SILLEX 400, mentre que per 2.265 euros pots aconseguir una TEAMMACHINE SLR02'16 de BMC amb enviament a Andorra. Una opció força més cara és la ROADMACHINE FIVE - CARBON, també de BMC, que costa 3.949 euros. En una de les botigues ciclistes d'Andorra es pot trobar una BELADOR PRO per 4.400 euros o una CERVELO per 7.500 euros. I si busques el màxim nivell, la SPARK RC SL EVO AXS (EU) de SCOTT, amb enviament a Andorra, puja fins als 10.500 euros.

Pel que fa a la roba, hi ha diverses marques destacades, com Panormal Studio, Rapha i Castelli. Per exemple, uns culots poden costar des de 80-90 euros fins a arribar als 270 euros.

Els mallots segueixen la mateixa línia: els més bàsics costen al voltant dels 80 euros, mentre que els de gamma alta poden pujar fins als 216 euros.

Mallot PRIMA PELLE costa 108 euros, culot PRIMA PELLE - 140 euros. Les perneres costen 44,90 euros (a internet es poden comprar des de 25 euros), i els maniguets -26 euros.



La samarreta tèrmica costa 62 euros (màniga curta) i 85 euros (màniga llarga). Els mitjons PISSEI (Itàlia) costen 21,50 euros (a internet es poden comprar des de 12 euros). Els guants OSBRU (estiu) costen 24,50 euros i els SHIMANO (per a temperatures de 0 a 5 graus) - 54,99 euros.

La jaqueta GOREWEAR SPINSHIFT GORE-TEX costa 225 euros (en botigues es pot trobar una jaqueta d'una altra marca menys coneguda per 145 euros).

Els cascos segueixen la mateixa lògica, adaptant-se a les necessitats: des de models aerodinàmics fins a opcions més ventilades per a la muntanya. Els preus oscil·len aproximadament entre 80 i 300 euros. A les botigues d'Andorra, un casc LAZER Genesis es pot trobar per 240 euros.

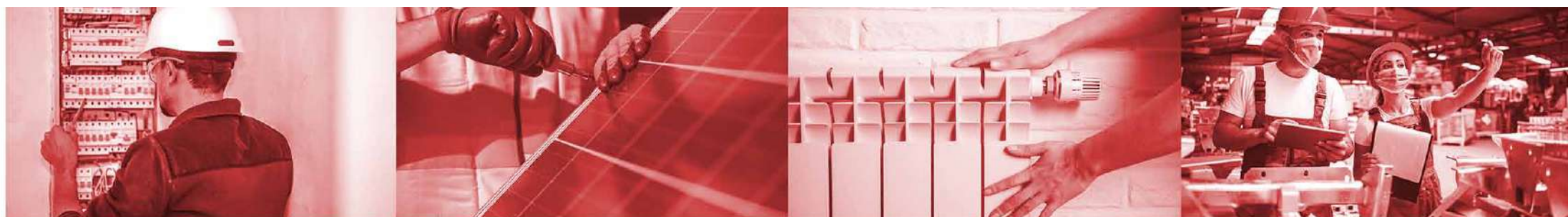
Les sabates Q35 Unic Pro es poden trobar a les botigues d'Andorra per uns 500 euros. Les ulleres Julbo costen entre 130 i 150 euros. Les ulleres Oakley se situen al voltant dels 160 i 200 euros. També hi ha marques com KOO i Bliz, que ofereixen una bona relació qualitat-preu, amb lents fotocromàtiques i models que costen aproximadament uns 70 euros.

Un altre capítol important del presupost són els accessoris del ciclista. Per exemple, el ciclocomputador GPS Wahoo



Element Bolt 3 costa aproximadament 300 euros, mentre que el ciclocomputador GPS Garmin Edge 1050 Pack es ven per uns 770 euros. Pel que fa a les bombes d'inflar, el model VAR té un preu de 31,50 euros.

En definitiva, el ciclisme no és precisament un hobby barat: requereix una inversió important en bicicleta, roba tècnica i accessoris. Però més enllà del cost, és una aposta per la salut, el benestar i la llibertat. Cada euro invertit es tradueix en quilòmetres de natura, rutes inoblidables i una sensació que no té preu. Si t'apassiona pedalar, val la pena cada centímetre. <



**56** 1969  
2025  
ANIVERSARI

INSTAL·LACIONS

**AMAC**

- Electricitat
- Energia Solar tèrmica
- Bucles de Control tancats
- Gestió Tècnica Centralitzada
- Estalvi Energètic
- Lampisteria
- Climatització

- Calefacció
- Seguretat Contra Incendis
- Instal·lacions industrials
- Grups Electrògens
- Cablejats Estructurats
- Electrodomèstics
- Manteniment i Seguretat Industrial



# El Passadís

Cafeteria  
Restaurant



AV. FITER I ROSELL 4 - (EDIFICI CENTRE DE NEGOCIS)  
ESCALDES-ENGORDANY

Tel.: (+376) 865 567





**CUINA OBERTA DE 9:30 A 18:00**  
**DIMARTS TANCAT PER DESCANS SETMANAL**

**PARKING PROPI GRATUÏT**

**TEL.: +376 850 068**  
**CTRA. GENERAL DEL SERRAT, LA CORTINADA**  
**PARRÒQUIA D'ORDINO**





# BICICLETES I CREATIVITAT *ALS CARRERS* FOTOS: ALL PYRENEES







*El teu moment  
perfecte comença aquí*

Carrer de la Vall, 2  
Andorra la Vella, Andorra  
+376 829 470

Av. Casamaya, ed. Casa Font, PB.  
Ordino, Andorra  
+376 847 064



# «LA MEITAT DEL PLAT D'HIDRATS, UNA QUARTA PART DE PROTEÏNA I L'ALTRA QUARTA PART DE VERDURES »



**H**as creuat la línia d'arribada. L'emoció encara hi és, però el cos està exhaust. Ara la nutrició és la teva millor aliada per recuperar-te. El que mengis en les pròximes hores determinarà la velocitat de la recuperació i com et trobaràs l'endemà. Durant la prova, el cos treballa al màxim i consumeix les reserves d'energia, especialment el glucogen muscular. També perds aigua i sals minerals amb la suor i les proteïnes musculars pateixen petits danys a causa de l'esforç. Si no ho reposes a temps, la recuperació serà més lenta i costosa.

Tot just acabar la cursa s'obre un període clau: durant els primers trenta minuts, els músculs absorbeixen de manera òptima els hidrats de carboni. És la coneguda "finestra daurada", el moment ideal per recarregar combustible. L'opció més adequada és combinar hidrats de carboni d'absorció ràpida, com un plàtan, una barreta d'arròs o fruita seca, amb proteïna d'alta qualitat, com un batut proteic, un iogurt natural o un got de llet. Si deixes passar aquesta oportunitat, la recuperació s'allargarà.







Un cop passat aquest moment, les dues primeres hores són igualment importants. És el moment d'un àpat complet i equilibrat que inclogui hidrats de carboni com arròs, pasta, fajol o bulgur, proteïnes com pollastre, peix o ous, verdures i hortalisses com bròquil, espinacs, pastanagues o remolatxa, i greixos saludables procedents d'oli d'oliva, fruits secs o al·lucot. La proporció ideal és la següent: la meitat del plat d'hidrats, una quarta part de proteïna i l'altra quarta part de verdures.

Al vespre, després d'un dia tan exigent, el cos necessita descansar i no convé sobrecarregar l'estómac. El millor és optar per un sopar lleuger però nutritiu, com ara peix amb verdures, pit de pollastre amb bròquil o formatge fresc acompanyat de fruits del bosc. Aquest tipus de sopar saciarà la gana sense dificultar la di-

## *Durant els primers trenta minuts, els músculs absorbeixen de manera òptima els hidrats de carboni*

gestió i ajudarà a aconseguir un son reparador.

No hem d'oblidar la hidratació, tan important com el menjar. Durant la cursa es perden litres de líquid i és imprescindible reposar-los. Les begudes isotòniques, l'aigua mineral, els cítrics i els plàtans són bones opcions. Una regla bàsica: en les dues o tres hores següents a la cursa, cal beure com a mínim un litre d'aigua.

També hi ha coses que cal evitar. No retardis el primer àpat i fuig del menjar ràpid, perquè només alentirà la recuperació. Limita el consum de cafè i alcohol, que afavoreixen la deshidratació, i no oblidis incorporar verdures i fruits del bosc, ja que ajuden a reduir la inflamació.

En definitiva, menjar després d'una cursa és part de l'entrenament. El que poses al plat influeix tant com el descans i el son. Si planifiques bé els àpats, recuperaràs més ràpid i afrontaràs el proper entrenament en millors condicions. <

Nataliya Kuzina, nutricionista  
ig: natalie\_foodcoach





**Marxes a la universitat?**

**Autobús**  
**Puntualitat**  
**Recollides**  
**Freqüències**  
**Flexibilitat**

**Aprofita l'Andbus Prime.**

