



**Memoria Trabajo Fin de Grado**  
Grado en Periodismo

**Cuando se apaga el semáforo**  
**(Reportaje)**

**Alumno:** Mónica Collantes Fernández

**Tutor:** Isaac López Redondo

## ÍNDICE

<b>1. Resumen / Abstract</b>	<b>3</b>
<b>2. Palabras clave / Key words</b>	<b>3</b>
<b>3. Introducción</b>	<b>4</b>
<b>4. Método de trabajo</b>	<b>7</b>
4.1. Objetivos y alcance del proyecto	7
4.3. Fuentes empleadas	10
4.4. Proceso y desarrollo del trabajo	12
4.4.1. Diseño	14
4.4.2. Retos y dificultades	15
<b>5. Conclusiones</b>	<b>16</b>
<b>6. Referencias</b>	<b>17</b>
<b>7. Anexo</b>	<b>19</b>

## 1. Resumen

---

En España, el motociclismo no viene parejo exclusivamente con el Campeonato del Mundo de MotoGP. A su espalda converge otro campeonato mundial con grandes estrellas del motor, el Mundial de Superbike. Sin embargo, su popularidad es mayor en países europeos como Italia o Gran Bretaña. Para que España se sumara al interés por las motos derivadas de serie era necesaria la llegada de un piloto español de la élite de este deporte. Por tanto, el objetivo principal de nuestro reportaje se centra en hacer un recorrido de la trayectoria de un piloto español, Álvaro Bautista, desde que pone fin a su carrera deportiva en MotoGP hasta su llegada al campeonato de Superbike. Una competición que con su aterrizaje parece dejar de ser desconocida en España.

## Abstract

---

In Spain, motorcycling does not come exclusively with the MotoGP World Championship. Behind it converges another world championship with great motor stars, World Superbike Championship. However, its popularity is greater in European countries such as Italy or Great Britain. For Spain to join the interest in production bikes, the arrival of a Spanish rider from the elite of this sport was necessary. Therefore, the main objective of our report is to take a look at the career of a Spanish rider, Álvaro Bautista, from the end of his MotoGP career until his arrival to the Superbike championship. A championship that with his landing seems to be no longer unknown in Spain.

## 2. Palabras clave

---

Superbike, WorldSBK, Álvaro Bautista, MotoGP, Motociclismo

## Key words

---

Superbike, WorldSBK, Álvaro Bautista, MotoGP, Motorcycling

### 3. Introducción

---

En la actualidad existen numerosos campeonatos de velocidad de motociclismo que recorren el mundo año tras año. Desde campeonatos nacionales en diversos países con capacidades económicas para llevarlos a cabo, hasta campeonatos de carácter internacional que atraviesan el planeta brindando espectáculos de las dos ruedas. En este punto se ubican tanto el Campeonato del Mundo de MotoGP como el Campeonato del Mundo de Superbike, más bien conocido como WorldSBK. A día de hoy, ambos se han configurado como los principales referentes del motociclismo mundial. Sin embargo, debido a que el motociclismo se trata de un sector bastante amplio, el objeto de estudio del presente trabajo está enfocado en la segunda de las competiciones mencionadas.

El Campeonato del Mundo de Superbike se corresponde con un campeonato de motociclismo, concretamente de la especialidad de velocidad, con motos fabricadas para la competición pero con la peculiaridad de ser derivadas de modelos de serie. Esto significa que las máquinas manejadas por los pilotos y las piezas que constituyen el completo de la moto, pueden ser compradas en una tienda y accesibles a cualquier tipo de público. Lo único a destacar, los altos precios a los que están puestos en venta, aunque con presupuestos relativamente bajos en comparación a MotoGP. Mientras tanto, en este último las motos son prototipos inalcanzables para el ser humano, a excepción de los profesionales de la competición. Emplean las últimas tecnologías y utilizan los elementos más innovadores destinados al motor.

**Imagen 1. Diferencia entre una MotoGP (parte superior) y una Superbike (parte inferior)**



*Fuente: Parte superior - motogp.com, parte inferior worldsbk.com*

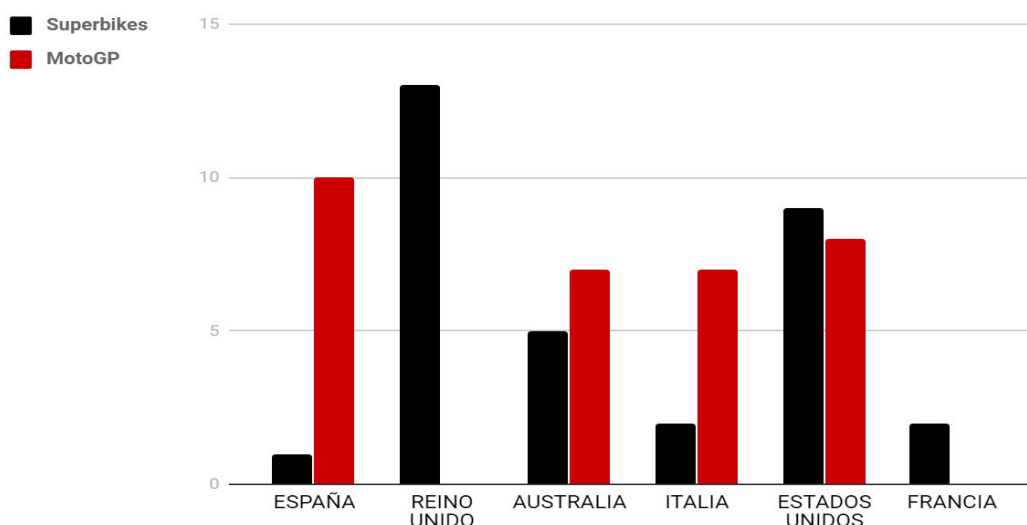
Como se puede apreciar en la imagen 1, la diferencia entre ambas máquinas de la misma fábrica (Honda) son aparentemente nulas. Además, pertenecen a distintos campeonatos. Sin

embargo, a pesar de ofrecer espectáculo en carrera los dos tipos de moto, la MotoGP ha alcanzado un mayor protagonismo por formar parte de la élite de este deporte y por ser prototipo. Hecho que ha restado importancia al Campeonato de Superbike a nivel económico, deportivo y publicitario.

El origen de la noción de WorldSBK se remonta a 1988, cuando se celebró la primera edición del campeonato, a pesar de llevar años atrás pincelando su formación como competición oficial. (Box Repsol, 2018). El campeonato ha tenido a lo largo de su historia un total de seis categorías, WorldSBK, WorldSSP, WorldSSP300, STK1000, STK600, EJC. Aunque a día de hoy, en Superbike únicamente perviven las tres primeras categorías, denominadas así en función de la cilindrada de las motos que componen la parrilla. La desigualdad de protagonismo no sólo se ha hecho patente entre distintos campeonatos, sino que también existe una gran diferencia de popularidad entre una categoría y otra, con preferencia para las categorías reinas.

Superbike se emplaza como la segunda competición de mayor calibre a nivel mundial por detrás del campeonato estrella de velocidad, MotoGP. El sistema de clasificación de las motos derivadas de serie ha dado muchos giros con el paso del tiempo diferenciándolo de MotoGP. Así pues, esta competición presenta hasta tres carreras en un mismo fin de semana, mientras que MotoGP tan sólo tiene una carrera por prueba del calendario. Se trata de un aspecto que despierta el interés de los aficionados, puesto que las carreras son el cimiento principal de cada una de las citas de las temporadas. Aun así, durante el fin de semana de competición, el público también puede disfrutar de las sesiones de entrenamientos previos a las carreras, así como la sesión de clasificación (Superpole), que permite a los distintos pilotos adjudicarse una posición para la parrilla de salida. Como toda competición en el motociclismo, uno de los pilares fundamentales que estructuran la base de estos campeonatos son esos aficionados, quienes a través de su expectación presencial o a través de una pantalla, forman parte de la audiencia contabilizada de este deporte.

Debido a la popularidad de los pilotos que disputan el Campeonato del Mundo de MotoGP y al ser considerado como la élite del motociclismo mundial, el resto de competiciones siempre se han mantenido en un segundo plano, entre ellos, Superbike. Normalmente, el WorldSBK no era tan reclamado, ni siquiera se podían observar con tanta asiduidad en los medios españoles noticias de relevancia de las motos derivadas de serie. En cambio, siempre ha contado con la presencia de algunos pilotos españoles en su historia, entre ellos, Carlos Checa, Xavi Forés, Joan Garriga, Juan López Mella, Rubén Xaus o Fonsi Nieto. Aunque tan sólo uno de ellos ha sido capaz de obtener el título mundial desde el nacimiento de esta competición, Carlos Checa. A su vez, a finales de 2018 un piloto campeón del mundo de la categoría pequeña de MotoGP y veterano del campeonato con cerca de quince temporadas de experiencia, Álvaro Bautista, se quedó sin plaza en MotoGP debido a la llegada de jóvenes pilotos con talento. En el momento de barajar las opciones para continuar en la competición, la primera de las posibilidades estaba encaminada enseguida al Campeonato de Superbike, realmente era la única vía posible para mantener su carrera deportiva. Así pues, un piloto de gran calibre y proveniente de la élite del motociclismo, iba a formar parte de la parrilla de pilotos de Superbike. En el siguiente gráfico (*Gráfico 1*), se puede observar cómo hay una mayor presencia de españoles como vencedores en MotoGP, en detrimento del número de españoles en Superbike, donde predomina la nacionalidad británica como ganadora.

**Gráfico 1. Comparativa de títulos mundiales por nacionalidad**

*Fuentes: worldsbk.com y motogp.com*

Entretanto, los miles de fieles seguidores del piloto español trasladaron su expectación de MotoGP a Superbike, siendo partícipes de una aparente subida de las audiencias del mismo. Además, fue un tema bastante candente en los primeros instantes en los que se conoció la novedad. El propio Álvaro Bautista, su club de fans, y el campeonato, jugaron con este arma para aprovechar y difundir la existencia de esta competición a través de los medios de comunicación y las redes sociales. Ello a partir de numerosas promociones, y a su vez publicaciones del propio piloto dándole visibilidad al Campeonato del Mundo de Superbike.

Por ello, resulta de especial interés analizar el tratamiento que tanto la prensa general como la prensa de motor han dado entre sus páginas y noticias al Campeonato de Superbike, desde el momento en el que Álvaro Bautista aterrizó en 2019 como piloto profesional en esta competición. Además, la cuestión adquiere una mayor relevancia en el momento en el que Álvaro Bautista debuta en el campeonato logrando un gran número de victorias y proclamándose subcampeón del mundo, al nivel de un piloto británico como Jonathan Rea, que ha logrado cinco títulos mundiales consecutivos en Superbike en los últimos cinco años. Sobre todo, Álvaro Bautista ha estado cerca de coronarse como el segundo español de la historia en obtener el título de las motos derivadas de serie. Por tanto, a destacar el tratamiento de los medios de comunicación del motociclismo al margen de MotoGP, sobre todo en comparación con el año previo al debut del español donde el WorldSBK tenía una visibilidad exclusiva y una audiencia muy concreta de personas seguidoras y entusiastas de Superbike.

Como se puede comprobar a través de la asistencia a cualquiera de las carreras disputadas del Campeonato del Mundo de Superbike, lo que hay más allá de las pruebas en esta competición mantiene una mayor proximidad con el público y el espectador de estos eventos. A partir de este hecho se despierta un especial interés por conocer cuál es el círculo en el que se mueve el ambiente interno de este campeonato, así como la interrelación entre piloto-aficionado, que parece ser uno de los factores fundamentales de reclamo de Superbike. Ello, a pesar de ser considerado como un campeonato bastante infravalorado si entra en una serie de paralelismos con MotoGP.

## 4. Método de trabajo

---

### 4.1. Objetivos y alcance del proyecto

Para la elaboración de este trabajo optamos por la realización de un reportaje. Aunque la mayoría de los objetivos quedan reflejados en el desarrollo, algunos puntos se recogerán en el apartado de conclusiones. Con ello, se abordarán los siguientes objetivos en cuestión:

- Demostrar que la presencia en los medios de comunicación, a nivel nacional, del Campeonato del Mundo de Superbike se ha incrementado con la llegada del piloto Álvaro Bautista, tras su marcha del Campeonato del Mundo de MotoGP.
- Analizar cómo un piloto de élite español como Álvaro Bautista ha supuesto un detonante en la visibilidad de Superbike a través de la prensa general y deportiva española.
- Realizar una comparativa entre la estructura y desarrollo de ambos campeonatos, Superbike y MotoGP, en la que se refleje cómo su popularidad repercute significativamente en la audiencia.
- Mostrar cuáles son los motivos por los que el Campeonato del Mundo de Superbike, atrae a un público muy concreto en lugar de generalista.
- Demostrar que el Campeonato del Mundo de Superbike se encuentra infravalorado con respecto al prestigio adquirido por el Campeonato del Mundo de MotoGP a lo largo de su historia.
- Analizar la presencia de distintas nacionalidades en ambos campeonatos. Y con ello, su repercusión en la audiencia.
- Explicar cómo el propio Álvaro Bautista se ha visto beneficiado de su cambio a otro nuevo campeonato y ha incrementado su popularidad.
- Entrevistar a algunos de los protagonistas (pilotos, técnicos, periodistas especializados, aficionados) del Campeonato de Superbike, a fin de aportar una mayor documentación al proyecto.
- Describir la experiencia personal de Álvaro Bautista por el Campeonato del Mundo de Superbike.

## 4.2. El reportaje como género periodístico. Base teórica.

Los géneros periodísticos pueden estar clasificados en distintos tipos dependiendo de la subjetividad que aplique el periodista. Principalmente, “los géneros nos sirven para entendernos en las redacciones y para analizar los periódicos en las facultades (...)” (Grijelmo.A, 1997, pág 26). El surgimiento de los géneros periodísticos mantiene una gran relación con las fases que ha atravesado el ámbito del periodismo durante la historia “en cuanto hecho cultural” (Moreno Espinosa, P. 2000).

La distinción entre una variedad de géneros periodísticos favorece que el propio lector sea capaz de elegir en qué texto desea sumirse, ello a través del reconocimiento de una serie de características de cada uno de esos géneros. Así, el público es libre de escoger una opción u otra. Sin embargo, no sólo el público es el encargado de esa elección, sino que también la persona que informa antes de empezar a escribir “debía tener claro si iba a informar u opinar. Lo cual llevó a establecer la división de los textos periodísticos en informativos y de opinión” (Parratt, S. F. 2003).

Ante la elección de un reportaje escrito como base para el presente trabajo, procedemos a analizar cuáles son las características principales que lo determinan. Como idea principal, se trata de un texto que incluye varios elementos, en esta misma línea se entiende que presenta “elementos noticiosos, declaraciones de diversos personajes o testigos, ambiente, color, y que fundamentalmente tiene carácter descriptivo” (véase en Mayoral, J. 2013), como ejemplo de esa intercalación entre una parte informativa y otra parte opinativa.

Normalmente, el lector se adhiere al reportaje en la búsqueda de una mayor profundidad en algún tema, se ciñe a lo que hay detrás más que en la superficie de un hecho. Además, ni siquiera tiene por qué ser de actualidad pudiendo ubicarse en un espacio de tiempo mayor que otros géneros periodísticos, siempre y cuando tenga un interés propio para el público. Todo ello “sin perder ningún detalle significativo, ningún personaje relevante, ningún contenido sustancial” (Mayoral, J. 2013). Pero sin duda, uno de los conceptos que más puede definir a este tipo de textos periodísticos podría ser ese interés. Entre las distintas variedades que presenta el reportaje, la mayoría de ellas giran en torno a esa atracción para el lector, clasificándose así en reportaje de interés humano, de interés social, de interés noticioso, o de interés didáctico (Grijelmo, A. 1997). Aunque no se descartan otras numerosas clasificaciones por parte de otros autores.

Lo que es difícil abandonar o dejar atrás a la hora de redactar un reportaje es la subjetividad dentro de cualquier tipo de interpretación personal, ya sea implícita o explícita. Siendo esta una característica fundamental de este género periodístico, “el texto interpretativo por excelencia es el reportaje. Es un texto que tiene como única limitación la capacidad creativa de su autor” (Mesa, R.Y. 2007).

A pesar de que el género periodístico del reportaje podría constituirse como una especie de híbrido entre los elementos informativos y los elementos de opinión, se trata de un género eminentemente informativo. De este modo sería complicado establecer una definición única para el mismo, debido a las múltiples variedades de su constitución. Además, a la hora de escribir un reportaje hay algo que se debe tener en cuenta, y es que la indagación en el tema



en cuestión y en las fuentes que van a ser empleadas se corresponde como uno de los aspectos fundamentales del género. “Elaborar un reportaje requiere tiempo, dinero y esfuerzo personal. Es documentarse y barajar cuantas vertientes puedan considerarse de interés para el conocimiento de la historia” (Parratt, S. F. 2003).

Aun así, el reportaje requiere de muchos puntos clave para poder atraer la atención del lector al instante. Se trata de una manera de ‘enganche’ en toda parte del texto sin que quiera abandonar la lectura, y para ello “tiene que haber un hilo argumental y tiene que tener cierta continuidad. Ha de estructurarse con una intención y no debe yuxtaponer una sucesión de hechos” (Grijelmo. A, 1997). Además, se emplean ciertos recursos como anécdotas, hechos no habituales, numerosas descripciones y situaciones en las que el drama predomina. También es bastante frecuente separar el texto del reportaje en una serie de capítulos pero que deben guardar relación una parte con otra.

### **4.3. Fuentes empleadas**

Para la realización del reportaje, era necesario el contacto con múltiples fuentes que se movieran en el círculo interno del Campeonato del Mundo de Superbike o que tuvieran un gran conocimiento acerca del mismo, bien sea por experiencia o por cercanía al WorldSBK. Al mismo tiempo era necesario el contacto con fuentes cercanas al protagonista del reportaje, Álvaro Bautista. Debido a la propagación de la pandemia del coronavirus y el estado de alarma al que está sometido el país, el contacto con las fuentes ha tenido que ser vía telemática. Así pues, recurrimos a tales fuentes:

A través del contacto con una de las presentadoras de las carreras del Campeonato del Mundo de MotoGP, Natacha Alfame, tuvimos la oportunidad de contactar vía e-mail con Daniel Balaguer, uno de los narradores del Campeonato del Mundo de Superbike en la plataforma de DAZN, además, también pertenece a la redacción de MotoGP en esta misma plataforma. Esta fuente podía aportar al trabajo un gran conocimiento acerca de las audiencias alcanzadas por una multiplataforma como DAZN, desde el momento en el que Álvaro Bautista aterriza en el campeonato. Por lo que servía de gran ayuda a la hora de conocer datos y profundamente la estructura de esta competición desde un ambiente interno. Sin embargo, finalmente el entrevistado no ha facilitado datos acerca de las audiencias, aunque sí ha proporcionado información acerca del campeonato.

En la búsqueda de fuentes que pudieran aportar una mayor información al reportaje, era indudable pensar en un veterano periodista, puesto que sus vivencias ejerciendo dicha profesión podrían proporcionar momentos curiosos. Así, Nacho González sería el más indicado. Se trata de un periodista deportivo de la revista *Motociclismo*, una de las revistas más reconocidas sobre motociclismo a nivel nacional. Además, se corresponde con un redactor muy polifacético en el motor y se encarga de cubrir carreras de todos los campeonatos sobre las dos ruedas. Principalmente sobre MotoGP y Superbike. A través de las redes sociales, donde tiene un gran reconocimiento por parte de los aficionados al publicar sus artículos y realizar un seguimiento de todas las competiciones, pudimos ponernos en contacto con él y no dudó en confirmar la entrevista con una entrega absoluta. Días después, facilitando su correo electrónico pudo respondernos extensamente las preguntas. No sólo ha aportado una gran información y conocimiento sobre Superbike al reportaje, sino que también nos ha dado consejos a la hora de redactar e informar sobre este campeonato. Por tanto, gran experiencia con esta fuente.

En el círculo interno del Campeonato de Superbike no sólo se encuentran pilotos, periodistas y aficionados, hay otro sector que también forma uno de los grupos mayoritarios en el paddock y ellos son los directores, jefes técnicos, mecánicos y coordinadores de los equipos. Son las personas que más suelen conocer cualquier aspecto de este campeonato, principalmente, debido a la experiencia y al número de años como trabajadores allí. Por tanto, nos pareció imprescindible contactar con uno de ellos, y así, a través de fuentes cercanas pudimos ponernos en contacto vía e-mail con la coordinadora del equipo GRT Yamaha de la categoría de Superbike, un equipo en el que se encuentran pilotos rivales de Álvaro Bautista. Así pues, Sol Álvarez consiguió adentrarnos un poco más en este campeonato y nos hizo conocer sus puntos más fuertes así como sus puntos débiles.

El mayor protagonista de este reportaje se corresponde con el piloto veterano Álvaro Bautista. Esta fuente podía aportar al reportaje la base de la historia a contar, se trata de la figura que ha dado pie a la creación del reportaje por el hecho de haber posibilitado el incremento de audiencias de un campeonato como Superbike. Así pues, a través de su representante, pudimos contactar con él y respondió a las preguntas sin ningún tapujo. Esta fuente contaría de primera mano sus vivencias desde su llegada a Superbike. Ello a través del recorrido desde su primera carrera en el campeonato hasta la nueva oportunidad que se le presenta este año 2020 con un nuevo equipo y una nueva moto.

En relación a la fuente anterior, Álvaro Bautista, era necesario contactar con alguien cercano a él. El piloto español no sólo se sube a la moto en el momento de competir en el campeonato de Superbike, también tiene que llevar a cabo una preparación física de entrenamiento previo antes de afrontar un fin de semana de carreras. Y ello lo hace enseñando a otras jóvenes promesas y acompañándolas a bordo de otro tipo de moto como lo es una Motocross. Así, pudimos contactar con uno de los pilotos a los que el propio Álvaro Bautista entrena a lo largo del año en Toledo. Por tanto, Juanjo Nuñez y actual piloto del Campeonato de Superbike español (ESBK), podía aportar al reportaje el hecho de plasmar una mayor proximidad con Álvaro Bautista, puesto que desde sus primeros años de vida mantiene una estrecha relación con él. Además, una perspectiva distinta como piloto acerca de las Superbike en general y cómo ha visto él mismo el paso del protagonista de un campeonato a otro, desde un punto de vista externo.

Por último, otra de las fuentes que vertebran el contenido del reportaje se corresponde con el presidente del club de fans de Álvaro Bautista, David Muñoz. Esta fuente podía aportar al reportaje una visión más cercana sobre la figura del piloto, principalmente debido a que David Muñoz lo conoce bastante bien. Además, podía hablar en nombre de los seguidores más fieles del piloto, para mostrar sentimientos y emociones ante las victorias y caídas de Álvaro Bautista.

#### 4.4. Proceso y desarrollo del trabajo

Para el desarrollo del reportaje, como es evidente, una de las partes fundamentales que han estructurado el texto son las declaraciones directas de las fuentes. Sin embargo, para alcanzar los objetivos planteados previamente a su realización, el reportaje requería cumplir unos puntos clave para ello. Entre los que destaca el hecho de consultar distintos medios deportivos como la revista de motor ‘Motociclismo’ o el Diario AS, y su tratamiento sobre el Campeonato del Mundo de Superbike entre las temporadas de 2018 y de 2019. Ello con el objetivo de marcar la diferencia mediática sobre el año 2018 en el que Álvaro Bautista se encontraba en el Campeonato del Mundo de MotoGP, y en 2019 cuando da el salto al Campeonato del Mundo de Superbike.

Por tanto, a partir de la búsqueda de algunas publicaciones del propio campeonato en sus página webs y redes sociales, además de publicaciones del propio piloto en el momento de su subida al WorldSBK y de los aficionados, demostramos cómo ha incrementado la presencia de Superbike en los medios de comunicación a nivel nacional. Ello corroborado por fuentes directas de uno de los medios, en este caso de ‘Motociclismo’.

**Imagen 2. Portadas revistas ‘Motociclismo’ y ‘Diario AS’ ante la victoria de Álvaro Bautista como piloto español en la primera ronda española del WorldSBK 2019**



Fuente: kiosko.net

Como se puede apreciar en la Imagen 2, en la portada del número 2575 de la revista Motociclismo aparece Álvaro Bautista en primer plano junto con el vigente campeón del mundo de MotoGP (Marc Márquez). Ello tras lograr una de las victorias en su llegada al Campeonato del Mundo de Superbike. Entre los medios deportivos generalistas de España, existe un claro predominio del ámbito futbolístico por encima de otros deportes como el motor. Sin embargo, el Diario AS, hace una pequeña mención en la esquina inferior izquierda al triplete conseguido por Álvaro Bautista en su primera carrera en Superbike.

De este modo, servirnos de datos en publicaciones nos ayudaría a comprobar aún más nuestros objetivos. Para conocer la presencia de las distintas nacionalidades tanto en el paddock <sup>1</sup>de MotoGP como de Superbike, es necesario indagar en las páginas web oficiales de ambos campeonatos y observar así los datos proporcionados en las mismas, sacando en claro cuáles son las nacionalidades predominantes. Aunque este objetivo no queda reflejado en el reportaje.

A su vez destacar la búsqueda de fuentes relacionadas de primera mano con este ámbito y concretamente con el campeonato en cuestión, que facilitan el desarrollo del reportaje. Todas las entrevistas realizadas están incluidas al final del presente trabajo a modo de anexo. Por otro lado, a causa de la visibilidad dada al Campeonato del Mundo de Superbike en el período entre 2018 y 2019, indagamos en las cartelerías de carreras de esta competición en la que un piloto recién llegado al campeonato como Álvaro Bautista aparece en portada. Además, a través de campañas directas de su club de fans, obtenemos información acerca de un posible aumento de personas que se han inclinado por el apoyo a este piloto español en Superbike y su inscripción en el club durante ese período, únicamente. Hecho por el cual parece haberse visto beneficiado el propio piloto y ha favorecido su popularidad al ser reconocido en los dos campeonatos estrella del motociclismo mundial.

---

<sup>1</sup> Espacio destinado a la pequeña población itinerante que se desplaza en cada Gran Premio. Se encuentra físicamente en la parte trasera de los garajes y da alojamiento a los pilotos en sus motorhomes. (Box Repsol, 2019)

#### 4.4.1. Diseño

El diseño escogido para el presente reportaje escrito está basado en la revista EL PAÍS SEMANAL. Concretamente la edición N° 2139 de la entrega con el periódico EL PAÍS, del domingo 24 de septiembre de 2017. La maqueta empleada se ve reflejada en el reportaje presente en esta revista “El autismo y yo” por José Luis Barbería, ubicado en la sección de Documentos. Se trata de un diseño característico para los reportajes de este medio de prensa escrita, con texto escrito a dos columnas y con numerosas imágenes como recurso. Por tanto, hemos considerado oportuno emplear el diseño de una revista bien reconocida a nivel nacional por su encaje con el Campeonato del Mundo de Superbike y la introducción de pequeños detalles con respecto a las imágenes empleadas. Principalmente, con fotografías que trascienden de lo general a lo particular, como es el caso de la Imagen 3.

#### Imagen 2. Texto a dos columnas | Imagen 3. Imágenes general a particular

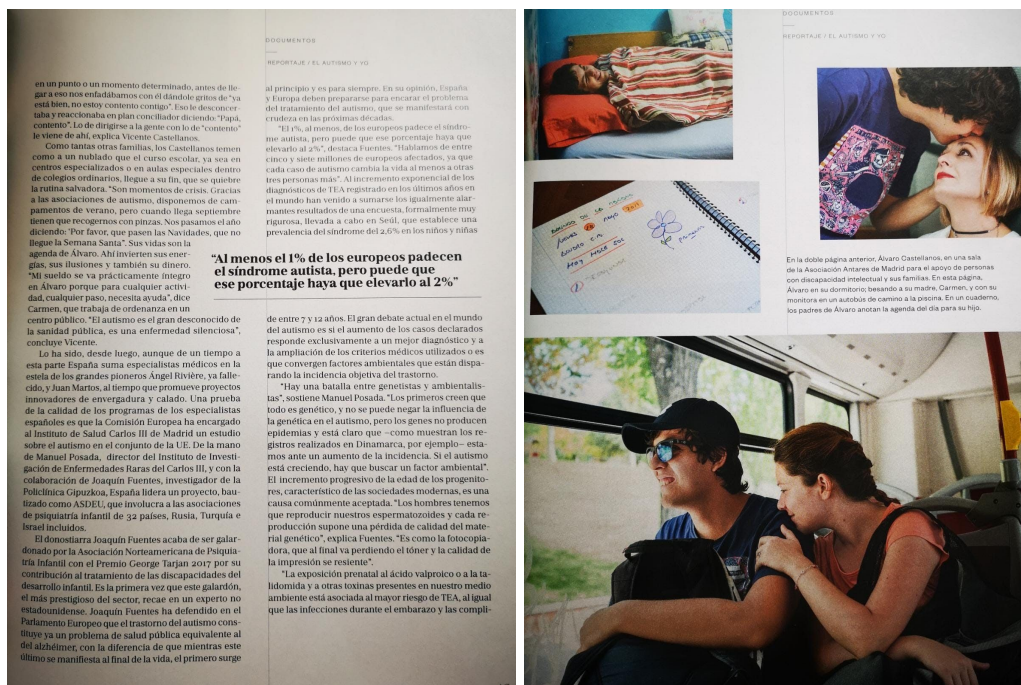


Imagen 2 y 3: Revista EL PAÍS SEMANAL (2017)

Además, la maqueta comprenderá un total de doce páginas sin incluir la doble página de portada del reportaje. Ello a un tamaño de 286 x 225 mm.

A pesar de que las imágenes que íbamos a utilizar en el reportaje iban a ser sacadas directamente de manera presencial, debido al estado de alarma por la propagación del coronavirus, las hemos tenido que recoger de diversas fuentes relacionadas tanto con MotoGP como WorldSBK. Así, hemos extraído las fotografías de sus páginas web oficiales así como de la página del Circuito de Jerez-Ángel Nieto.

#### 4.4.2. Retos y dificultades

La realización de este reportaje nos ha coincidido con la situación de propagación del *coronavirus* tanto en España como en el resto del mundo. Así pues, el Gobierno tomó la decisión de establecer un estado de alarma por el cual la población española se mantiene en cuarentena durante bastantes semanas. La mayoría de fuentes contactadas, las íbamos a contactar de manera presencial en las carreras del mundial de Superbike que se iban a disputar en el Circuito de Jerez-Ángel Nieto en el último fin de semana de marzo. Sin embargo, debido a la pandemia a nivel mundial y al obligado confinamiento en el que se encuentra la población, dicha carrera ha sido aplazada a finales de octubre de este año. Tanto pilotos, como mecánicos y personas del círculo del motociclismo han tenido que permanecer en sus casas en sus respectivos países. Por tanto, las entrevistas no podían ser realizadas presencialmente con los protagonistas y los encuentros los hemos tenido que cancelar.

La única alternativa viable consistía en contactar con ellos nuevamente con la intención de realizar las entrevistas telemáticamente o, por suerte, vía telefónica. El protagonista mayoritario del reportaje se trata de Álvaro Bautista, piloto de élite español de motociclismo, la entrevista con el mismo la habíamos acordado meses atrás con su jefa de prensa para realizarla en el propio circuito de Jerez, pero como consecuencia de la cancelación del encuentro, el contacto ha sido por internet y ha resultado mayormente complicado por una escasa disponibilidad del mismo. A su vez, la entrevista con su representante tuvimos que cancelarla y él mismo ha negado poder responder algunas preguntas a través de esta vía, por lo que se ha dificultado el trabajo de indagación en el día a día de Álvaro Bautista. Aun así, sí nos ha sido posible realizar la entrevista con el protagonista después de un largo mes y semana de espera.

Otra de las dificultades a las que hemos tenido que hacer frente a la hora de llevar a cabo el reportaje ha sido la información obtenida. Ello debido a que una de las fuentes, un trabajador de la empresa organizadora de ambos mundiales de motociclismo, no ha querido hablar acerca de las audiencias de los mismos inclinándose por la indeterminación del asunto, dificultando a su vez uno de los objetivos planteados en el presente trabajo acerca de las audiencias del mundial de Superbike. Aun así, ha corroborado el incremento de las mismas.

## **5. Conclusiones**

---

Durante el proceso de realización del presente trabajo, hemos recorrido la trayectoria del piloto Álvaro Bautista desde su llegada al Campeonato del Mundo de Superbike a finales de 2018 hasta el inicio de su segunda temporada en esta competición en 2020. A través de la elaboración del reportaje “Cuando se apaga el semáforo”, pretendíamos alcanzar una serie de objetivos en cuestión.

Entre ellos, demostrar que la presencia de Superbike se ha incrementado en los medios de comunicación con la llegada de un piloto español como Álvaro Bautista, hecho que finalmente hemos podido comprobar a través de diversas fuentes contactadas. Todas ellas afirman un aumento de las audiencias durante el primer período de 2019 tanto en medios escritos como en plataformas en las que se visualizan las carreras, como DAZN y la revista digital ‘Motociclismo’. Y con ello, a su vez un descenso de las audiencias en el momento en el que Álvaro Bautista reduce el número de victorias y aumenta el número de caídas en carrera.

Por otro lado, durante el desarrollo del reportaje nos ha resultado imprescindible realizar una comparativa entre la estructura y desarrollo tanto de MotoGP como de Superbike, hecho que influye considerablemente en la popularidad de ambos campeonatos. Hemos podido sacar en claro que la labor de la prensa y los medios de comunicación ejerce una gran responsabilidad en la difusión y el tratamiento que se da de las competiciones. Principalmente hay una mayor transmisión de informaciones relacionadas con el quehacer de los pilotos de MotoGP. Ello con el enfoque en datos mayoritariamente sensacionalistas que informativos. Por tanto, anexo a esta conclusión podemos destacar que el papel del Campeonato de Superbike durante las temporadas previas a 2019 permanecía en un segundo plano respecto a MotoGP en España, habiendo sido considerado por una leyenda de este deporte como “un campeonato que no es de verdad”. Las noticias más relevantes de los medios de prensa españoles en torno al motor suelen estar más encaminadas a hechos acaecidos a las puertas del Mundial de MotoGP y marcados por el ‘clickbait’. Mientras que en Superbike, una situación que le aporta una mayor trascendencia puede ser la llegada de un piloto español que se hace con la victoria y bate récords.

Así pues, como Álvaro Bautista aterrizó en el Campeonato de Superbike logrando un gran número de victorias y marcando un hito histórico, su nombre ha vuelto a situarse en lo más alto. Por tanto, el piloto español se ha visto beneficiado con este cambio de campeonato generando esperanza en los seguidores de Superbike y aumentando el número de inscritos en su club de fans. Con motivo del estruendo creado con su llegada a una nueva competición, se ha cumplido el objetivo de describir su experiencia personal por el WorldSBK. A su vez, tanto periodistas como trabajadores del paddock de Superbike han aportado importantes informaciones al reportaje.

Por último, otros objetivos planteados como los motivos por los que el Mundial de Superbike atrae a un público más concreto en lugar de generalista, no se ha visto reflejado en el contenido del reportaje, al mismo tiempo que el análisis de la presencia de distintas nacionalidades en ambos campeonatos.



## 6. Referencias

---

- ❑ Box Repsol. (2018). *10 diferencias entre MotoGP y WorldSBK*. 2020, de Box Repsol Recuperado: <https://www.boxrepsol.com/es/motogp/10-diferencias-motogp-worldsbk/>
- ❑ Collantes Fernández, M. (2020): Entrevista telemática realizada a Álvaro Bautista. 23 de abril de 2020.
- ❑ Collantes Fernández, M (2020): Entrevista telemática realizada a Nacho González. 24 de marzo de 2020.
- ❑ Collantes Fernández, M (2020): Entrevista telemática realizada a Sol Álvarez. 31 de marzo de 2020.
- ❑ Collantes Fernández, M (2020): Entrevista telemática realizada a David Muñoz. 4 de mayo de 2020.
- ❑ Collantes Fernández, M (2020): Entrevista telemática realizada a Daniel Balaguer. 24 de marzo de 2020.
- ❑ Collantes Fernández, M (2020): Entrevista telemática realizada a Juan José Núñez. 6 de abril de 2020.
- ❑ De Celis, J.C. (2019). *Rea se lleva la SuperPole, Bautista vuelve a caer*. 2020, de Motorsport Recuperado de: <https://lat.motorsport.com/wsbk/news/rea-se-lleva-la-superpole-bautista-vuelve-a-caer/4495289/>
- ❑ Grijelmo, A. (1997). *El estilo del periodista*. Madrid: Taurus.
- ❑ Marca motor. (2019). *Bautista, al suelo de nuevo, gana Rea*. 2020, de Marca Recuperado de <https://www.marca.com/motor/mas-motor/2019/07/13/5d2a4cdf22601dbb028b45af.html>
- ❑ Mayoral, J. (2003). *Redacción periodística. Medios, géneros y formatos*. Madrid: Editorial Síntesis.
- ❑ Mesa, R. Y. (2007). El reportaje, texto informativo aglutinador de distintos géneros periodísticos. *Espéculo: Revista de Estudios Literarios*, (34), 21.

- ❑ Moreno Espinosa, P. (2000) *Los géneros periodísticos informativos en la actualidad internacional*.
- ❑ Parratt, S. F. (2003). *Introducción al reportaje: antecedentes, actualidad y perspectivas* (No. 212). Univ Santiago de Compostela.
- ❑ Vázquez, J.C. (2019). *SBK Italia: Rea pone fin a la racha de Bautista en Ímola*. 2020, de Solo Moto Recuperado de <https://solomoto.es/sbk-italia-2019-resultados-cronica/>

## ANEXO

### Entrevista a Álvaro Bautista, Piloto de Superbike

**1. Pregunta ¿Qué es lo que más te sorprendió del campeonato cuando empezaste a formar parte del paddock de Superbike?**

Respuesta. Creo que lo que más me sorprendió fue la cercanía, y la familiaridad que había. Por ejemplo cuando yo empecé en el campeonato del mundo era todo mucho más familiar y natural. Ahora hay mucha prensa en medio de MotoGP y a veces incluso es más importante la imagen que los propios resultados. La esencia del Superbike es la moto, el aficionado de Superbike es que realmente le gustan las motos y es distinto a MotoGP. Se disfruta mucha más con el aficionado y el aficionado disfruta mucho más con los pilotos.

**2. ¿Cómo viviste la primera carrera en este campeonato? ¿Estabas nervioso antes de que se apagara el semáforo?**

Estaba bastante tranquilo. Era una carrera más en otro campeonato con otra moto, estaba tranquilo porque en esa carrera que fue en Australia, lo tenía todo bastante claro, me encontraba bien con la moto, todo funcionaba perfecto. Entonces solo tenía que salir a carrera, disfrutar, hacer lo que hacía en los entrenamientos, coger el ritmo y bueno, estaba tranquilo, quería disfrutar y poder volver a luchar por victorias que era lo que me faltaba en MotoGP.

**3. ¿Cómo lo viviste al llegar por la puerta grande y volver a saborear la victoria?**

Fue un momento muy bonito, hacía que no ganaba una carrera creo que diez años, desde 2009. Así que fue muy especial, y lo disfruté muchísimo. Me acordé de los míos, de mi familia, y súper contento.

**4. ¿Tienes alguna anécdota de ese día?**

Como anécdota simplemente que cuando iba primero, era como decir ‘va no me lo creo, voy primero, hacía mucho que no iba primero y lideraba una carrera’, esa sensación, de intentar no cometer ningún fallo y de bueno estar centrado y volver a recordar cuando lideraba carreras, cuando ganaba. Recordar ese feeling y poder estar ahí metido en la carrera y no desviar mi atención.

**5. ¿Por qué piensas que la gente no ve tanto Superbike como MotoGP? ¿Piensas que has ayudado a mejorar la visibilidad del campeonato?**

Bueno sobre todo en España no se ve tanto, pero en otros países como Italia o Inglaterra hay mucha visión de Superbike. Aquí en España a lo mejor nos ha faltado más pilotos ahí por la lucha, tuvimos a Carlos Checa, que hizo que creciera el campeonato. Pero quizás en aquella época no había tanta repercusión mediática ni redes sociales, donde hay más facilidad para

seguir los campeonatos, y bueno, digamos que gracias a mí a lo mejor se ha visto más en España, ha subido la audiencia y la gente lo está disfrutando.

**6. ¿Consideras que el Campeonato de Superbike se encuentra infravalorado? ¿Por qué?**

Más que infravalorado para mí es desconocido. Sobre todo aquí en España. La gente lo ha empezado a conocer ahora y mucha gente se ha aficionado. Faltaba información, tener a alguien ahí para poder animar y seguir, este año pasado hicimos un gran trabajo de imagen para el campeonato y ha dado un gran subidón.

**7. Si tuvieras que quedarte en uno de los dos campeonatos para el resto de tu vida, ¿en cuál sería?**

Es difícil decirlo, habría que ver qué circunstancias y condiciones tendrían cada campeonato. Lo que está claro que en el campeonato que me quedara sería si tuviera un buen equipo, una moto top y un equipo top para poder luchar por ganar. Que al final, nos gusta correr pero también nos gusta ganar, y tanto en MotoGP como en Superbike si no estás en un equipo oficial con una moto oficial es complicado. Depende de las circunstancias.

**8. Te has llegado a sentir más tranquilo en el paddock de SBK a la hora de relacionarte con el aficionado?**

Más tranquilo no, pero sí que es verdad que hay menos tensión en el ambiente, es todo como más natural. Y sobre todo porque el aficionado que va a SBK lo ves que es un aficionado que le gusta la moto, le gustan las carreras, no va solo por ver a un piloto o al otro. Un poco imagen que da el paddock de MotoGP solo por decir que ha ido a la carrera, y se hace la foto con el piloto pero no porque le gusten las motos, sino porque se ha hecho la foto con el piloto que es famoso. Entonces es un ambiente distinto, aquí se vive más la moto y se ve más pasión dentro del paddock.

**9. La preparación física es la misma en los dos campeonatos? ¿y la exigencia?**

La preparación física la sigo igual. La manera de gestionar el fin de semana es distinta porque en MotoGP eran entrenamientos y una carrera el domingo y ahora tienes el sábado cronometrados y al rato la primera carrera, y el domingo dos carreras, es un poco también más que físico saber gestionar emociones, el momento, la hora de comida, del descanso, más que físico es un poco más mental.

**10. Conclusión de tu primer año en Superbike**

Año donde he aprendido mucho, empezamos muy bien, ha sido un año positivo y nos faltó un poco de experiencia en el campeonato. Un poco de no ser ambicioso, sino que al ser una moto nueva que era, intentábamos siempre mejorarla. Aunque ganábamos siempre queríamos mejorar, y a veces en algunas pistas hemos cometido fallos donde luego hemos retrocedido, y hemos perdido unos pocos puntos. Entonces, ha sido un año donde aprendí mucho, disfruté, volví a ganar, volvimos a hacer que un campeonato como Superbike se viera más en España y hemos subido la imagen, así que contento del primer año y de la experiencia.

**11. MotoGP ha sido tu seña de identidad y, de hecho, llegaste a afirmar el año pasado que en tu mente solo estaba esa competición. ¿En qué momento empezó Bautista a pensar en SBK?**

Sinceramente yo no me considero un piloto que tenga que pagar por correr. La única opción de quedarme en MotoGP era pagando yo mismo por estar. Entonces, empecé a considerar y ver las opciones del Campeonato del Mundo de Superbike. No lo tenía en mente, pero quería correr y tenía ganas de correr. Quería seguir disfrutando de la moto.

## Entrevista a David Muñoz, presidente del club de fans de Álvaro Bautista

### **1. ¿Cómo viviste tú personalmente en nombre del Fan's Club, el momento de decisión de Álvaro Bautista de marchar de MotoGP a Superbike? Ello tras tantísimas temporadas en el Campeonato del Mundo de MotoGP.**

Vivimos el momento con pena, porque dejaba atrás una etapa que para nosotros ha sido súper emocionante. Lo habíamos disfrutado muchísimo, y nos quedaba la espinita de que Álvaro podía demostrar mucho más de lo que realmente el chico pudo hacer porque en MotoGP no ha tenido una moto lo suficientemente competitiva como para poder estar delante y podría haber hecho cosas mucho más importantes. Pero bueno, con lo que tuvo dejó huella y demostró que era un piloto que podría haber continuado en MotoGP

### **2. ¿Qué sentiste justo antes de empezar la primera carrera de Álvaro en SBK?**

Esto es todo lo contrario. Sentimos una alegría desbordante porque comenzábamos en una nueva etapa en la que se ponía todo de cara porque estaba piloto a punta de lanza en un equipo súper fuerte con una moto que tenía muy buena pinta para luchar por el mundial. Nervios y mucha felicidad por ver a Álvaro poder volver a luchar por lo que tanto deseaba, estar delante y ganar carreras.

### **3. ¿Cómo fue volver a ver a Álvaro ganar una carrera?**

Para mí volver a Álvaro ganar una carrera fue una felicidad inmensa no solamente por su victoria, sino por callar todas esas bocas que decían que Álvaro era un piloto desahuciado y bueno demostró que con una moto competitiva y un equipo fuerte, él era capaz de ganar carreras y además de una manera aplastante. Fue muy bonito, las lágrimas corrían por las caras de todos los amigos y seguidores de Álvaro que siempre hemos estado con él. Fue muy muy emocionante.

### **4. Conoces a Álvaro desde hace muchísimos años y siempre le has acompañado desde el primer momento, ¿Cómo podrías definirlo a él? ¿Alguna anécdota con él cuando era mucho más joven en sus primeros años?**

Le definiría como una persona muy trabajadora y valiente en sus decisiones, incansable, capaz, es una persona súper risueña. Cuando ha habido momentos de dificultades siempre ha sacado fuerzas como ha podido para sacarlo adelante, es un tío sobre todo muy constante y trabajador. Como anécdota, recuerdo en el Circuito de Jerez en una de las celebraciones que hizo se bajó de su moto y se dirigió a la grada donde se encontraba su club de fans. Se quitó los guantes las botas y las tiró a la gradas, el asfalto estaba muy caliente y era muy complicado andar por ahí y volvía hacia la moto corriendo y pegando saltitos, fue muy gracioso.

### **5. Mejores y peores momentos con él.**

Indudablemente el campeonato del mundo fue una pasada, celebrar el campeonato fue un momento inolvidable. Recuerdo cuando llegó a Talavera de la Reina el recibimiento que tuvo, el pasacalles, lo disfrutamos mogollón y yo creo que fue lo más bonito que hemos vivido. Y lo más difícil fue cuando se rompió la pierna en Qatar, fue complicado porque a parte de la lesión se complicaron las cosas hasta que pudo volver a España y operarle.

**6. Cómo viviste el hecho de que Álvaro pareciera tener el título asegurado, y que llegara una etapa de mala suerte en mitad de la temporada.**

Lo vivimos con la misma incredulidad o más de que Álvaro al principio fuera capaz de ganar tantísimas carreras a ahora con la mala racha estar poco a poco acabando con todas nuestras expectativas. Fue difícil, no te voy a decir que no estuviéramos celebrando casi el triunfo definitivo pero sí que lo estábamos sintiendo muy muy cerca, el comienzo de temporada fue estratosférico, y el final de la temporada fue pésimo. La mala suerte es que cuando a Álvaro se le acerca se ceba con él, es un no parar. Son cosas que hay que asimilar, es un deporte y pueden pasar estas cosas. Una lesión obviamente puede arruinar en muy poquito tiempo muchas carreras, en SBK se juega muchos puntos y una lesión puede dar el traste rápidamente con todos los éxitos conseguidos.

**7. ¿Aumentó considerablemente el número de inscritos en el Fan's Club con la llegada de Bautista a SBK?**

Aumentó el número de socios, ya teníamos muchos al llegar de MotoGP pero al llegar aquí el número de seguidores de este campeonato también se animaron a unirse al club de fans. El fans club ha sido la novedad para el campeonato, porque no había ninguno y ha sido una novedad para el mundial, y a la gente les ha gustado mucho ver el movimiento que teníamos nosotros y se han apuntado unos poquitos.

Entrevista a Juan José Nuñez, piloto del ESBK

**1. Lo primero de todo, ¿consideras que el mundial de Superbike se encuentra infravalorado?**

Creo que depende un poco del país, aquí en España estos años atrás parece que no se conocía mucho. La gente no lo conocía tanto, porque al fin y al cabo tienes MotoGP que tenemos tantos pilotos españoles y es como que MotoGP está sobrevalorado, y Superbike se dejaba un poco de lado y la verdad es que no se hablaba tanto. La gente no conocía prácticamente a los pilotos, ni al campeonato. Pero sin embargo hay otros países como Inglaterra que está incluso más valorado que MotoGP, va más gente a verlo. Así que creo que es un poco en función de la zona en la que estés.

**2. ¿Piensas que la llegada de Álvaro Bautista al campeonato ha podido favorecer que sea un campeonato más reconocido a nivel nacional? y como piloto, ¿piensas que también ha aportado algo más en lo deportivo?**

Sí yo creo que Álvaro ha influido un montón aquí en España, porque al fin y al cabo tener un piloto español ganando carreras y sobre todo, como las ganó al principio en su primer año. La verdad es que fue un boom, de Superbike prácticamente nunca se había hablado y empezó a salir en todas las noticias porque al final tienes un piloto luchando por el campeonato del mundo y yo creo que Álvaro ha hecho que el mundial de Superbike suba bastante aquí en España. Porque antes, al final tienes MotoGP con tantos pilotos españoles y en el mundial de Superbike era como que en España no era muy conocido.

En lo deportivo creo que sí, sobre todo al nivel de los otros pilotos porque yo he notado desde fuera que al principio Álvaro cuando llegó al campeonato ganaba fácil, lo sacaba bastante. Y tu veías pilotar al resto de pilotos al principio del campeonato y te pones una carrera al final, y se nota que han intentado mejorar, han cambiado su forma pilotar. Hay pilotos que antes pilotaban de una forma y han cambiado esa forma para ir más rápido, lo he notado mucho y creo que ha influido bastante y ha subido el nivel del campeonato a nivel deportivo.

**3. ¿Qué opinas de la llegada de pilotos de MotoGP a campeonatos como WorldSBK?**

Esto es bastante bueno, al final MotoGP es el top del motociclismo y que pilotos como ellos estén yendo al mundial de Superbike está haciendo que Superbike suba, lo conozca mucha más gente. Y también en cuanto a nivel de pilotaje, tienen mucha experiencia, son pilotos que han pasado por pilotos pequeñas, medianas, grandes... Sin embargo, en el mundial de Superbike, a lo mejor no han ido pasando de una categoría a otra de esa forma. Además los pilotos de MotoGP están acostumbrados a una moto más rígida, más difícil de conducir entonces esa experiencia que han cogido en MotoGP con motos más complicadas a la hora de llegar a SBK es bueno a la hora de mejorar las motos que después van a poner a la venta las fábricas.

**4. ¿Piensas que hay una gran diferencia de expectación entre MotoGP y WorldSBK?, y más concretamente, ¿hay una gran diferencia de expectación**



**entre la categoría reina respecto a las categorías pequeñas en cualquier campeonato de velocidad?**

Creo que MotoGP es el top del motociclismo actualmente pero es un poquito dependiendo de la zona en la que estés. Por ejemplo en Estados Unidos o Inglaterra hay campeonatos muy fuertes que incluso pueden llegar a tener más gente viendolos que MotoGP, creo que dependiendo del país en el que te encuentres. Pero actualmente creo que MotoGP es el top en prácticamente todos los países.

La categoría reina por ser MotoGP y ser los mejores pilotos del mundo hace que tenga mucha más expectación. La gente al final ve la categoría reina sobre todo pero también es verdad que las categorías pequeñas las ve un montón de gente porque al fin y al cabo son las categorías más divertidas. Porque tu ves una carrera de Moto3 o de Supersport300 y están muchísimos pilotos luchando por la carrera, peleándose llegando 20 pilotos al final de carrera juntos donde al final puede ganar cualquiera. Pero sí que es verdad que la gente que no ve todas las carreras y si tiene que ver alguna va a ser MotoGP o Superbike.

**5. ¿Cómo definirías a Álvaro Bautista en el ámbito deportivo?**

Una palabra para definirle sería luchador, porque al fin y al cabo siempre está luchando esforzándose y dando el máximo. Y creo que todo lo que ha conseguido lo ha conseguido a base de esfuerzo y de luchar. La verdad es que tengo la suerte de poder conocerle más y la verdad es que siempre está pensando en lo que tiene que pensar, muy positivo, y diciendo que se puede y que hay que luchar. Todas esas cosas hacen que esté donde está ahora mismo.

**6. ¿Cómo dirías que es un día de entrenamiento con él? (Mañana o tarde, costumbres, qué entrenamiento)**

Normalmente lo que hacemos es entrenar en Motocross o Supermotard, y lo que hacemos es quedar todos, vamos con las motos y las cargamos y vamos al circuito que sea. Entrenamiento duro, al final yo lo que me gusta de entrenar con Álvaro es que su forma de ser y de entrenar es que es un entrenamiento en el que está al 100%, no es como con otros pilotos que cuando tu vas a entrenar como que descansa más tiempo o haces mucho el tonto. Con Álvaro el entrenamiento es muy a rajatabla y muy estricto, y yo creo que eso es bueno a la hora de llegar a una carrera, a unos test oficiales porque todo lo que vas haciendo durante los entrenamientos luego se nota a la hora de la verdad en las carreras.

**7. ¿Podrías decir que has aprendido algo de sus pasos entrenando? ¿De qué manera se implica en esos días de entrenamiento?**

La verdad es que he aprendido un montón de cosas entrenando con Álvaro. Me ha dado siempre muchos consejos y siempre ha estado ahí, ayudándonos y con la intención de que mejoraremos lo máximo posible. Entrenando con él, con lo que me quedo es que su forma de entrenar es prácticamente como una carrera, no hace el tonto, hemos venido a entrenar de manera seria, y cuando entrenamos hay que hacerlo serio. Y cuando llegamos a los fines de semana se nota porque todo lo que tu has estado haciendo durante tus entrenamientos luego en las carreras lo notas.

**8. Tú que has estado tratando con él directamente, ¿cómo se tomó el cambio de MotoGP a Superbike? (En el sentido de sensaciones que pudo tener, cómo lo vivisteis personas cercanas a él)**

La verdad es que él lo vivió bastante bien, porque es una persona muy positiva y siempre estaba diciendo "bueno, ahora nos toca ir a Superbikes, es un reto nuevo una cosa diferente, vamos a dar el máximo, seguro que nos va a ir genial". La verdad es que es una persona muy positiva que siempre está incluso animando al resto, porque es como que cuando dijo que se iba a ir a Superbike todo el mundo no se por qué estaba como triste, cambias una etapa, pero siempre era él el que estaba animando a los demás diciendonos "al contrario, esto es bueno, es un paso adelante, vamos a seguir luchando y vamos a hacerlo lo mejor posible" y la verdad es que se lo tomó muy bien. Al final y al cabo es un proyecto que le gustó y lo importante es que siga ahí haciéndolo como lo está haciendo de bien.

**9. ¿Crees que las Superbike, en general del mundial, el ESBK, BSB, etc, podría ser más reconocido si la prensa contribuyera a ello?**

Creo que el mundial de SBK, ESBK, todo este tipo de campeonatos al final tiene unos pilotazos increíbles, tiene un nivel altísimo y lo único que falta es que la prensa lo mueva más, que salga en todos los medios y la gente lo vea, al fin y al cabo hay un nivel impresionante, incluso nosotros este año en el ESBK vamos a tener a Jordi Torres en Superbikes compitiendo con el resto de pilotos del Campeonato de España, es un campeonato muy duro y que incluso pilotos del mundial de Superbikes vienen a este campeonato a correr con nosotros. Igual que el BSB en el que estaba Scott Redding el año pasado, y lo que le falta que la prensa ayude más, de más información y se mueva mucho más.

Entrevista a Nacho González, periodista de la revista ‘Motociclismo’

### **1. ¿Qué es para ti el WorldSBK y qué lo diferencia de MotoGP?**

Para mí el WorldSBK es el campeonato de altísimo nivel que conecta con la calle. El que permite a cualquier motero que tenga una deportiva ver cómo su moto es llevada al límite de su preparación y de pilotaje en los mejores circuitos del mundo. Además, en el actual panorama del motociclismo, donde la profesionalización hace que los pilotos de altísimo nivel se cuenten por decenas, contar con un segundo campeonato potente es maravilloso para dar salida a tanto talento, tanto en la cima del mismo en Superbike, como en la base de la pirámide con Supersport 300, que permite brillar a piloto que por algún motivo no han conseguido hacerse hueco en el tremendo embudo que se forma en el acceso a Moto3, al que optan adolescentes de multitud de categorías y copas de promoción, pero que solo permite entrar a un puñado por temporada.

La principal diferencia de MotoGP es que se trata de un campeonato razonable a nivel del mercado de la moto. MotoGP es y debe ser la vanguardia de la industria, la creación de prototipos y la búsqueda de mejoras en todas las áreas, tanto a nivel de velocidad como de fiabilidad y, por supuesto, de seguridad. Mejoras que después puedan llegar a la moto de calle. Por eso MotoGP debe tener la vista siempre en el futuro del motociclismo, mientras que Superbike debe centrarse en exprimir el presente.

### **2. ¿Por qué crees que está tan infravalorado un campeonato como Superbike?**

Creo que hay numerosos factores que contribuyen a ello. En primer lugar, conviene resaltar que no sucede así en todas partes, ya que en Gran Bretaña e Italia tienen mucho mayor seguimiento. Supongo que en parte es porque ha sido un campeonato con un marcado carácter anglosajón hasta hace bien poco y con los italianos como gran alternativa a británicos, australianos y estadounidenses.

En España ha sido un campeonato secundario, donde desde sus inicios las aventuras de pilotos españoles llegaban a cuentagotas. Joan Garriga, Dani Amatriaín o Juan López Mella hicieron cosas interesantes pero no tuvieron continuidad. Sí la encontraron Gregorio Lavilla o Rubén Xaus, que llevaron a España a lo alto de la tabla con más regularidad, pero no podían competir con los numerosos pilotos españoles que comenzaban a ser cada vez más protagonistas en los grandes premios. El hecho de que España haya ido dominando MotoGP y sus categorías inferiores ha hecho que Superbike se mirase con el rabillo del ojo, y que el único campeón español sea un piloto que llegó tras estar en MotoGP como Carlos Checa –y que sus rivales fuesen veteranos como Max Biaggi o Marco Melandri- tampoco ayuda. La gente percibe que es un campeonato menor para quienes no encuentran hueco en MotoGP, pero la realidad es que en MotoGP hay solo 22 pilotos. ¿Se imagina alguien que un futbolista de entre los 50 mejores del mundo fuese considerado ‘de segunda’? Sería una locura.

Por último, creo que no ha ayudado que hayan buscado fórmulas artificiales para intentar destronar a Jonathan Rea. Es algo impensable en MotoGP, donde Marc Márquez marca la diferencia y nadie se plantea que capen su moto para que no gane. Creo que eso le ha restado credibilidad en los últimos años.

**3. La diferencia de audiencia entre ambos campeonatos es grande, ¿a qué crees que se debe? ¿Cómo de grande es esa diferencia en números desde la llegada de Álvaro Bautista?**

Esto entronca con lo anterior: en España hay muchísimo ‘motogepecentrismo’. El gran público solo se preocupa por la categoría reina, y muchos aficionados más moteros lo amplían a las dos categorías ligeras (no me gusta llamarlas ‘inferiores’) porque forman parte de un mismo evento. Son 20 fines de semana al año que te ocupan más de cuatro horas del domingo si solo sigues la carrera. Para mucha gente ese consumo de motociclismo un domingo en televisión ya es suficiente, dado que tienen que compaginarlo con otras cosas. Seguir más campeonatos limita bastante la vida social en el día de descanso por excelencia, por lo que hay mucha gente que sigue MotoGP por ser la categoría más potente y solamente ve alguna carrera de Superbike si le pilla en casa.

La llegada de Álvaro Bautista fue un impulso. No tanto por la llegada en sí sino por sus resultados. Lo que hizo el talaverano fue absolutamente histórico, y eso se tradujo en aumento de la audiencia. No te puedo decir cuánto creció el número de espectadores de las carreras, pero el número de lectores de las crónicas en nuestra web se multiplicó respecto a las del año anterior al comienzo de temporada. Después, como los resultados del español, se fue desinflando, pero aun así siguieron estando por encima de lo anterior.

**4. Tú como periodista, escribes sobre MotoGP y sobre Superbike, ¿ves mucha diferencia en cuanto al número de lectores?**

Sí, por supuesto. A mí me gusta cubrir todos los campeonatos, desde MotoGP hasta los principales nacionales pasando por las road races o la resistencia, y cuando lo hago tengo muy claro el alcance habitual de cada artículo. Cuando se escribe de MotoGP, o más bien cuando se escribe de las grandes estrellas de MotoGP, eres consciente de que puede tener una gran difusión; mientras que cuando se escribe sobre Superbike, hay que saber que lo más probable es que solamente te lean unas cuantas personas. Todo esto está relacionado con lo anterior, con el seguimiento que tiene cada campeonato.

Ahí es donde debe entrar la responsabilidad periodística para priorizar lo noticiable sobre lo ‘clickable’. Por ejemplo: entre hacer un análisis de la ronda de Superbike o hacer una noticia sobre un tuit de Marc Márquez o unas declaraciones incendiarias de alguien vinculado al motociclismo sin mucha entidad propia, ¿qué eliges? La respuesta correcta está clara: el análisis de Superbike. Sin embargo, muchos medios online optan por lo otro buscando el click sensacionalista en lugar de la información. Y claro, eso luego repercute en el alcance del campeonato: si desde los medios se da cobertura a cualquier cosa que diga alguien de Márquez y se deja de lado la información de Superbike, la brecha entre ambos campeonatos se ahonda. Por eso creo que desde el periodismo tenemos una enorme responsabilidad en estos tiempos de clickbait.

**5. ¿Crees que Superbike podrá alcanzar algún día el nivel de MotoGP?**

No, tengo bastante claro que nunca lo alcanzará y también tengo muy claro que ni lo necesita ni tiene que aspirar a ello. El peor error de Superbike sería querer ser igual que MotoGP

porque no lo será nunca, y en esa diferencia es donde tiene que hacerse especial. Su lucha tiene que ser demostrar al espectador que puede ofrecer un espectáculo de altísimo nivel coexistiendo con MotoGP. En este sentido creo que puede ser positivo que las mismas plataformas oferten ambos campeonatos, ya que a mucha gente le echaría hacia atrás tener que pagar solo por el WorldSBK. Hay que partir de la base de que el gran público amante del deporte en general y no del motociclismo en particular siempre tendrá el ojo puesto en MotoGP, y centrarse en captar a ese público motero que sí es potencial seguidor de ambos certámenes.

Entrevista a Daniel Balaguer, narrador de las carreras en DAZN

**1. ¿Qué es para ti el WorldSBK y qué lo diferencia de MotoGP?**

Hay muchas diferencias entre MotoGP y WorldSBK. Y sin duda creo que eso es positivo para ambos certámenes. Cada Campeonato tiene su público, aunque si te gustan las dos ruedas te tendrían que apasionar los dos Mundiales, al menos así lo veo yo. La primera diferencia son las máquinas que compiten. En MotoGP estamos hablando de prototipos, motos que no podemos encontrar en los concesionarios. En cambio una WorldSBK es una moto de calle, y que podrías comprar prácticamente igualita a la que pilotan las estrellas de este certamen. Todo lo relacionado con MotoGP es a lo grande, en WorldSBK tiende a ser más cercano, incluso más familiar. Creo que acercar la competición a los fans ha sido un gran acierto por parte de Dorna. Esos parques cerrados repletos de gente, el podio cerca de ellos. Ver como los pilotos y la gente celebran juntos las victorias y podios es algo único.

**2. ¿Es grande la diferencia de audiencia entre ambos campeonatos? ¿Cuánto de grande es? ¿A qué crees que se debe?**

Esa pregunta no te la sabría responder con exactitud desconozco los números. Sabemos que las audiencias en MotoGP son más elevadas en general en todo el mundo, pero también sabemos que en otros países como Inglaterra, por ejemplo tienen mucha devoción y mucho seguimiento de las WorldSBK, allí las motos de gran cilindrada y de serie son más que una religión. Solo hace falta ver como se llena Donington en WorldSBK o los rounds del Británico de Superbike. Los circuitos están abarrotados de fans que se pasan allí prácticamente todo el fin de semana.

**3. ¿Es aún más grande la diferencia con respecto a las categorías pequeñas?**

Estamos en las mismas, como no sé las audiencias no te puedo decir...pero quien no haya visto una carrera de WorldSSP o de WorldSSP300 le recomiendo que lo haga. El nivel es altísimo, las carreras muy emocionantes y tenemos muchos pilotos españoles que están mostrando un nivelazo. En la cilindrada pequeña por ejemplo los 3 Campeones que hemos tenido son españoles: Marc García, Ana Carrasco y Manu González. Tienen un gran futuro. Y en la categoría intermedia siempre pasan cosas en las carreras y los títulos se acostumbran a decidir en el último round, demostrando la igualdad que existe. Ahora muchos pilotos de Moto2 que no encuentran su lugar en el Mundial de MotoGP están haciendo el salto a Supersport y eso está haciendo subir el nivel de un Mundial ya de por sí alto.

**4. ¿Ha sido DAZN un incentivo para que la gente viera Superbikes? ¿En qué sentido?**

Actualmente en España, somos muchos los Broadcasters que ofrecemos WorldSBK. En Catalunya por ejemplo se puede seguir en DAZN, Teledporte, Esport3, Eurosport y la plataforma de contenidos deportivos de la Liga. La diferencia que tenemos respecto al resto es que somos los únicos que ofrecemos las sesiones de libres de WorldSBK, nadie empieza tan pronto a seguir el fin de semana. Con las dos sesiones de libres de los viernes llegamos

preparados a la Superpole del sábado. Hemos visto ritmos, sensaciones y los aficionados agradecen mucho poder tener la posibilidad de no perderse detalle de lo que pasa en un round de WorldSBK. No sé si hemos sido un incentivo pero lo que si hemos intentado es ofrecer el máximo de contenido posible de la competición.

**5. ¿Crees que hay algo que Superbikes pueda hacer para mejorar más su audiencia?**

Creo que se hace todo lo necesario para que sea una competición atractiva para el público. Rounds de hasta 5 carreras, carreras largas, carreras cortas. Acercar las estrellas a los aficionados con los Paddock Shows que se realizan durante los fines de semana de carreras, los parques cerrados con público. Creo que los aficionados que van a los circuitos a ver WorldSBK se llevan una gran recompensa por todo lo vivido y los que están en casa lo mismo; pueden disfrutar de un espectáculo único y de 5 carreras que seguro que no le dejaran indiferente.

**6. ¿Ha podido ser Álvaro Bautista, un español, también una ayuda para SBK en términos de audiencia? ¿Y en lo deportivo?**

Sin duda. Tener a un español competitivo habrá aumentado el interés en general. Los medios generalistas hablaron más de Superbike el año pasado que en los años anteriores. Como cuando ganó Carlos Checa se habló más que cuando no lográbamos resultados en ese Campeonato. En lo deportivo es indudable que la llegada de Álvaro Bautista hizo subir el nivel a Rea, Lowes, Razgatlioglu, Van der Mark. Los llevó al límite. La resiliencia del norirlandés a no perder le hizo dar la vuelta a una situación muy compleja. Deportivamente la competición ganó y ha ganado mucho con la llegada de un piloto del nivel del talaverano. Tiene que ser un candidato al título los próximos años.

**7. ¿Recuerdas algún momento especial o único que hayas vivido como periodista viendo SBK?**

Sin duda el año pasado vivimos grandes momentos. El triplete inicial en Phillip Island del 'novato' Bautista que sorprendió a todo el mundo. Sobre todo por la diferencia que sacó a todos sus rivales. Ganó una carrera con casi 15 segundos de ventaja, una animalada descomunal. Los 11 triunfos consecutivos que obtuvo, ganó todas las carreras de 4 rounds. Y luego la remontada de Jonathan Rea.

**8. ¿Crees que Superbikes podrá alcanzar algún día el nivel de MotoGP?**

Yo creo que no se trata de eso. Ni que uno sea mejor que otro. Son campeonatos distintos, con reglas distintas, pilotos distintos. Tienen que ser Campeonatos complementarios, diferentes y los dos tienen que coexistir con armonía. Hay mercado para ambos certámenes. Al menos por el momento.

Entrevista a Sol Álvarez, coordinadora equipo GRT Yamaha de Superbike

**1. ¿Por qué crees que está tan infravalorado un campeonato como SBK? ¿Piensas que se encuentra en un segundo plano?**

Sí es cierto que Superbike no es un campeonato tan popular como MotoGP, pero eso es más que nada porque los aficionados a uno y otro campeonato son diferentes también. Por una parte en Superbike tenemos a un aficionado que se interesa mucho por las motos en sí, por la mecánica, por conducir las y entender que es lo que pasa en una moto que él mismo se puede comprar, entonces se ve muy representado en las carreras porque las motos que ve son muy parecidas a las que él podría tener. En cambio en MotoGP son muy prototipos, es muy inalcanzable para la mayoría de seres humanos, sucede lo mismo que en Fórmula 1, vas muy rápido, el prototipo es muy impresionante de ver pero obviamente no lo vas a poder conducir por la calle. Se trata de un campeonato mucho más lejano hacia el punto de vista del espectador, pero es más atractivo porque ve cosas innovadoras, última tecnología y obviamente los presupuestos que manejan no son los mismos que los que se utilizan en Superbike porque las motos de Superbike son motos de calle modificadas. Y en MotoGP son prototipos, entonces los aficionados en general son diferentes, tienen diferentes gustos, puntos de vista de lo que es el deporte del motociclismo, pero no se si diría que está infravalorado, simplemente Superbike es diferente a un campeonato como MotoGP.

Si está en segundo plano, es posible, pero porque son campeonatos diferentes que se han desarrollado de manera muy diferente desde la historia de este deporte. MotoGP ha creado mucha expectativa por tener más drama fuera de lo que es el campeonato, en la parte personal de los pilotos siempre se ha creado rencillas, cosas que quieras o no la gente atrae mucho. En cambio en Superbike el piloto en la pista se puede dar codazos y pueden ir a cuchillo y fuera de la pista los ves y pueden salir de fiesta juntos, pueden estar charlando y no hay ese tipo de rencillas que se ven en MotoGP. Creo que es más que nada creado por la prensa, y porque se ha visto que en su momento el aficionado le ha gustado ese tipo de batalla extra fuera de la pista, que en Superbike nunca ha llegado a generarse. Así que es posible que esté en segundo plano, son campeonatos diferentes pero no sé si estaría infravalorado ni en segundo plano, simplemente distinto.

**2. ¿Qué es lo que más te sorprendió del campeonato cuando empezaste a formar parte del paddock de Superbikes?**

Lo que más me sorprendió fue la parte personal del campeonato, como comenté antes, al haber menos gente en el paddock es como que todos se conocen y cuando llega una persona nueva no te hacen sentir que eres extraño a su mundo. Si no que te acogen y te hacen sentir como que eres parte del campeonato desde siempre, entonces eso se agradece mucho porque cuando llegas nuevo a un evento o un trabajo, siempre tienes algún miedo o inseguridad entonces que te hagan sentir bien y acogido es una parte muy positiva de este campeonato, y por eso me quedé. Desde entonces no he vuelto a salir del mundial de Superbike y he tenido ofertas en MotoGP, y siempre he optado por quedarme en Superbike porque me encuentro muy bien y muy agusto, y no digo que esto no suceda en MotoGP, pero es verdad que al ser



más gente es más probable que te acomodes más a tu equipo y no a toda la gente que trabaja dentro del paddock.

Yo por ejemplo en el paddock de Superbike tengo relación con muchísima gente del paddock y no solamente con mi equipo, si no que puedo perfectamente charlar o tomarme un café incluso salir a cenar con personas de la organización o de otro equipo y eso se agradece muchísimo, hace que formes parte de una unidad, que el campeonato sea uno y no haya tantas diferencias entre unos equipos u otros. Y claro en MotoGP al haber tanta gente eso puede ser mucho más difícil.

### **3. ¿Crees que la cercanía de piloto-aficionado en SBK es una ventaja con respecto a MotoGP? ¿Le favorecerá esto a largo plazo?**

Para mí es un rotundo sí, y espero que el mundial de Superbike esto no lo pierda nunca porque es lo que más nos diferencia del mundial de MotoGP, y es que el campeonato de Superbike es un campeonato mucho más cercano a los aficionados. Sinceramente ni los pilotos ni los que trabajamos en esto, ni el campeonato ni el deporte en sí seríamos nada sin los aficionados, se lo debemos todo. Entonces creo que el aficionado tenga la posibilidad de cruzarse por el paddock con un piloto y verlo en un modo más relajado que MotoGP, de poder saludarlo, de poder sacarse una foto con él, de poder incluso mantener una pequeña charla con el piloto hace que esto sea mucho más especial para el aficionado, puede vivir el campeonato el deporte mucho más de cerca y personalmente, lo vive, lo siente, y eso es de agradecer. Para mí, ver a los aficionados con una sonrisa de oreja a oreja hace que mi trabajo sea mucho más satisfactorio, y siempre animamos a los pilotos a que se detengan, se hagan fotos si se lo piden, les recordamos siempre que sin los aficionados no estaríamos aquí. Si esto le favorecerá al campeonato o al piloto a largo plazo, sí, y espero que no se pierda nunca, el aficionado al acercarse al piloto tiene la posibilidad de conocerlo un poquito más como persona y eso hace que te sientas más como identificado con el piloto. O puedes tener un tipo de afición al campeonato más cercano, o un punto de vista más diferente al que se tiene en MotoGP.

Espero que no lo pierda nunca, porque por ejemplo después de las carreras poder ver las ruedas de prensa en el paddock show y ver sus reacciones justo después de haber corrido, estar en el podio, haber ganado su primera carrera en Superbike y ver eso en directo no tiene precio. Simplemente es estupendo, y espero que siga así durante el resto de la vida del mundial de Superbike.

### **4. ¿Crees que hay gente que desprecia al WorldSBK en su conjunto respecto a MotoGP? ¿Alguna vez has llegado a ver, leer, recibir, algún comentario en el que se desprestigie este campeonato?**

No diría que la gente lo desprecia pero sí que es un campeonato menospreciado con respecto a MotoGP, sí que he podido leer algún comentario, también por parte de la prensa española en los que se decía que el Mundial de Superbike era un campeonato de segundas y que sólo iban los pilotos retirados. Recuerdo que una vez hasta el propio Ángel Nieto dijo que no era un campeonato de verdad e incluso Aleix Espargaró hizo un comentario diciendo que no correría nunca en Superbike porque era un campeonato de segunda. Sí que lo he visto,

últimamente no, en los últimos dos años no he visto un comentario de ese tipo sino que esos comentarios han sido de hace unos siete años. Sí que he tenido la mala suerte de leer esas cosas.

**5. ¿Piensas que la presencia española (pilotos, trabajadores, etc) en el campeonato ha ayudado a visibilizar a Superbike en España?**

Definitivamente sí, sobre todo con la llegada de Álvaro Bautista, aunque este año también tenemos a Xavi Forés. Creas que no sí que ayuda, porque los seguidores de estos son seguidores fieles que los llevan siguiendo sus carreras deportivas desde hace muchos años y entonces allá donde van pues miran como continúa su carrera deportiva. Ya sea en Superbike, en la BSB o donde haga falta. También los trabajadores, es cierto que nosotros trabajando en esto se lo comentamos a nuestras familias a nuestros amigos y sí que también ayudamos a fomentar que se siga un poco más la Superbike, no es solo cosa de pilotos pero evidentemente tener pilotos españoles ayuda muchísimo, es lo que más diría yo.

**6. . Entre estos casos, ¿ha podido ser Álvaro Bautista con su llegada a SBK desde MotoGP una ayuda en términos de audiencia? ¿Y en lo deportivo?**

Como he dicho anteriormente, definitivamente sí. En el Campeonato del Mundo de MotoGP tenía muchísimos seguidores desde que empezó en el mundial de 125cc, luego 250cc, y luego en MotoGP, y ahora que ha llegado a Superbike pues gracias a él han llegado muchos más aficionados españoles. También en la parte deportiva diría que es un empujón que le da al resto de pilotos para intentar superarse porque dicen "joder viene este chico de MotoGP y nos gana, pues tenemos que demostrar que nosotros también valemos. Es muy completo". Este año habíamos empezado un campeonato súper divertido y por desgracia hemos empezado con esta crisis del covid-19, pero esperamos que cuando vuelvan las carreras, y volvamos todos a las pistas, el mundial de Superbike siga siendo igual de interesante que cuando empezó.

**7. ¿Por qué crees que MotoGP se considera la élite del motociclismo?**

Igual que ocurre en la F1 que es la élite del automovilismo, MotoGP se compite con prototipos. Son campeonatos en los que se invierte muchísimo dinero, mucha investigación, se está constantemente renovando y modernizando. Se utilizan las últimas tecnologías, es normal que sea o se considere ahora mismo la élite del motociclismo, no sólo a nivel técnico sino también a nivel deportivo porque son pilotos que están preparados para pilotar este tipo de máquinas y obviamente son los mejores del mundo se dice. Es verdad que no es lo que más representa que MotoGP sea la élite sino que es la parte técnica lo que realmente hace sea MotoGP la élite del motociclismo.