



*EL FENÓMENO ANA CARRASCO:
INFLUENCIA EN LA
PARTICIPACIÓN DE MUJERES EN
MOTOCICLISMO Y EL
TRATAMIENTO PERIODÍSTICO*

Trabajo de Fin de Grado

María Romero Cala

Tutora: Dra. Pastora Moreno Espinosa, Catedrática de
Periodismo

Sevilla, junio de 2020

ÍNDICE

1. Resumen	3
2. Introducción	3
2.1. Justificación	4
2.2. Objetivos	5
2.2.1. Objetivos específicos	5
2.3. Hipótesis	6
2.4. Metodología.....	7
2.4.1. Objeto de estudio.....	8
2.4.2. Método de análisis.....	8
3. Fundamentos teóricos del motociclismo	9
3.1. El deporte moderno en Occidente	9
3.1.1. Etimología.....	9
3.1.2. El nacimiento de una industria movida por el ocio	10
3.1.3. Los medios de comunicación y el deporte.....	12
3.2. Nacimiento del motociclismo.....	20
3.2.1. La competición	21
3.2.2. El caso español.....	24
3.3. Periodismo de motor	28
3.4. Las mujeres en el motociclismo.....	31
3.4.1. Estereotipos en el motociclismo	33
3.4.2. Mujeres que han hecho historia.....	35
4. La figura de Ana Carrasco en la modalidad de velocidad.....	39
4.1. Inicios de Ana Carrasco en el motociclismo	40
4.2. Salto al mundial de <i>Moto3</i>	41
4.3. Temporada 2018 en <i>Supersport300</i>	42
4.4. Ana Carrasco y los medios de comunicación.....	44
5. Evolución de la participación femenina y nacional en el campeonato de Superbike.....	46
5.1. Temporada 2017.....	46
5.2. Temporada 2018.....	50
5.3. Temporada 2019.....	53

6. Tratamiento informativo de la temporada 2018 de <i>Supersport300</i> en <i>Marca</i> y <i>Mundo Deportivo</i>	57
6.1. Análisis cualitativo	57
6.1.1. Análisis cualitativo de las publicaciones del diario <i>Marca</i>	59
6.1.2. Análisis cualitativo de las publicaciones del diario <i>Mundo deportivo</i> ..	73
6.2. Análisis cuantitativo.....	78
6.2.1. Análisis cuantitativo del diario <i>Marca</i>	79
6.2.2. Análisis cuantitativo del diario <i>Mundo Deportivo</i>	84
7. Resultados.....	89
8. Conclusiones.....	96
9. Bibliografía.....	100
9.1. Libros, tesis doctorales y artículos de revista	100
9.2. Páginas web.....	101
9.3. Fuentes.....	104
10. Anexo.....	104

1. Resumen

El presente trabajo analiza la trayectoria deportiva de Ana Carrasco, centrándose en la temporada de 2018 cuando corría en la categoría *Supersport300*, en el campeonato de Superbike, temporada en la que se proclamó Campeona del Mundo. El proyecto incluye un marco teórico que va desde los inicios del deporte en Europa hasta las mujeres que han participado en el motociclismo por tal de entender la carrera deportiva de la piloto murciana. Por un lado, se analiza el aumento de la participación femenina a raíz del logro de Ana Carrasco en el campeonato en el que participa y, por otro lado, se hace un análisis tanto cualitativo como cuantitativo del tratamiento mediático que ejercen los diarios *Marca* y *Mundo Deportivo* sobre el paso de Ana Carrasco por el Campeonato del Mundo.

2. Introducción

El punto introductorio tiene como objetivo explicar qué se va a desarrollar a lo largo del trabajo, empezando por la justificación de la elección del tema, pasando por el análisis de los objetivos que se desean obtener a través de este trabajo, siguiendo con la hipótesis que ha llevado a hacer el proyecto y concluyendo con la especificación de la metodología que se va a seguir para demostrar las hipótesis.

A modo de presentación cabe destacar que el motociclismo es un deporte que tiene muchos representantes españoles, estando estos entre los mejores del mundo. Esto se puede ver en modalidades como velocidad, en la que Marc Márquez encabeza la lista de los mejores del mundo, en trial, con Toni Bou, quien acumula en su vitrina 27 títulos mundiales¹, o en Motocross, con Jorge Prado como promesa eminente. Con estos nombres se demuestra que España tiene una buena cantera en un deporte que no es tan viral en nuestra sociedad, pero que tiene su mérito. Sin embargo, cuando pensamos en las modalidades nombradas anteriormente, cuesta más que se nos vengan a la cabeza nombres de pilotos femeninas que también han dejado un buen historial.

Laia Sanz, Ana Carrasco o María Herrera son las encargadas de seguir el camino que marcan sus compañeros varones, sin embargo, el reconocimiento no es el mismo, ni siquiera la repercusión social y periodística. Y esto no sucede porque no hayan logrado un buen resultado, para corroborarlo no hace falta más que ver el palmarés de Laia Sanz, con 13 títulos mundiales en trial, 5 en enduro y llegando a acabar novena en la competición

¹ Web oficial de Box Repsol (s.f.). Equipo Repsol, Toni Bou. Recuperado de: <https://www.boxrepsol.com/es/equipo-repsol/toni-bou/>

más dura del motociclismo, el Dakar², entre otras distinciones. Tampoco dejan indiferente las figuras de Ana Carrasco y María Herrera, ambas han llegado a participar en el campeonato mundial de MotoGP en la categoría pequeña, *Moto3*, viéndose limitadas en conseguir apoyos de patrocinios que pudieran facilitar seguir adelante. Carrasco, por su parte, en 2018 se hizo con el título mundial de *Supersport300*, categoría pequeña del campeonato del mundo de Superbike. Esto último se convirtió en todo un hito tanto a nivel nacional como internacional. Por primera vez, una mujer se hacía con el campeonato del mundo en una categoría mixta.

En esta lucha de empoderamiento por la que han pasado y pasan a diario todas las pilotos se va a centrar el trabajo, concentrándose en la figura de la murciana, Ana Carrasco, analizando su trayectoria y el tratamiento informativo que se ha dado al respecto.

2.1. Justificación

La crisis de la pandemia que ha causado el coronavirus Covid19 ha afectado a la elección de la temática del trabajo. Primeramente, el objetivo era analizar el papel de la mujer en el periodismo deportivo en televisión, haciendo una comparación entre el programa de ‘*Jugones*’, presentado por Josep Pedrerol en *La Sexta* al mediodía, y ‘*La Sexta deportes*’, presentado por Carlota Reig por la noche en la misma cadena televisiva. Al cancelarse los principales acontecimientos deportivos debido a la crisis sanitaria, estos programas también se vieron afectados y dejaron de publicar su contenido, transmitiendo pequeñas informaciones en ocasiones.

Fue en ese punto donde encajó un estudio sobre la trayectoria de Ana Carrasco como piloto de motociclismo. Se trata de un deporte muy vinculante, personalmente, y de un hito que ha influenciado a mucha gente, no solo a mujeres, ya que gracias a su participación en el mundial de Superbike y su posterior título, las participaciones de pilotos españoles y de mujeres han aumentado.

Si bien esta crisis ha causado un cambio en la elección del tema, el cambio ha sido en positivo porque se trata de una temática muy motivadora. Por una parte, se pretende analizar el papel de la mujer a través de la piloto murciana en el deporte, un deporte siempre vinculado a los hombres y a la masculinidad. Como se ha mencionado anteriormente, la

² Web oficial de Laia Sanz (s.f.). Palmarés de Laia Sanz. Recuperado de: <http://laiasanz.com/palmares/>

trayectoria profesional de Ana Carrasco y, la temporada de 2018 en *Supersport300* en concreto, han servido de inspiración para muchos pilotos y para el mundo del motociclismo en general. Más profundamente, ha sido clave en la inspiración de las mujeres y ya no solo como pilotos, sino en otras ocupaciones que engloba el motociclismo como es la mecánica. El mismo equipo de Ana Carrasco proporciona un ejemplo de ello teniendo a Mara Soto en su plantilla como mecánica.

Por otra parte, se estudiará el papel de los medios de comunicación en esta disciplina. Si bien, los deportes más allá del fútbol tienen poca representación en los medios de comunicación, una categoría como *Supersport300*, perteneciente al mundial de Superbike, tiene aún menos.

2.2. Objetivos

En una sociedad como la nuestra, el deporte viene siendo el “pan y circo” de la actualidad, es decir, a noticias desagradables tanto políticas como sociales, se le dota a los habitantes de noticias deportivas para “curar” esa mala sensación. A pesar de que se tenga esa visión, aquí en España sería más preciso sustituir ‘deporte’ por ‘fútbol’, es el deporte por excelencia que acapara todas las portadas de los periódicos y, como consecuencia, no se habla de otras disciplinas como es el caso del motociclismo.

Si al factor anterior se le suma el de ser mujer, el asunto va a peor ya que la repercusión mediática es aún más baja. Esto ocurre en todas las disciplinas, ya no solo en el motociclismo, sino también en otras más populares entre la masa como es el fútbol.

Como se viene diciendo desde el principio, el objetivo principal es analizar la trayectoria de Ana Carrasco y lo que esta ha supuesto en la sociedad, para ello se hará a través de tres objetivos específicos.

2.2.1. Objetivos específicos

En primer lugar, para analizar la trayectoria profesional de la murciana en el motociclismo y más concretamente en la disciplina de velocidad, cabrá desarrollar varias definiciones como qué es el deporte y cómo se concibe en Europa, cuándo nace el motociclismo y qué modalidades existen para poder definir en qué consiste la de velocidad. Esto ayudará a situarnos en la percepción del deporte en Occidente, comprendiendo el porqué del triunfo del deporte entre las masas y otras cuestiones como la importancia de la ética y de un lenguaje correcto en el periodismo, algo a lo que no se le suele dar importancia, pero que

puede ser esencial para este estudio ya que explica varios errores como el de la poca mediatización de algunos deportes y, sobre todo, la escasa representación femenina.

La segunda finalidad es estudiar la influencia que ha podido dejar Ana Carrasco en el motociclismo, detallando el aumento de inscripciones en su misma categoría o similares, tanto a nivel internacional como nacional. Es decir, que se llevará a cabo el recuento tanto de pilotos españoles como femeninas a raíz de la temporada 2018 que la hizo ganadora del campeonato. Para ello, sería preciso comparar la tabla de inscripciones de la temporada anterior, la de 2017, con la de la temporada en cuestión, la de 2018, y por último, con la temporada posterior, la de 2019, tabla en la que se podrá ver la evolución de la influencia de Ana Carrasco sobre otros pilotos.

El último propósito tiene que ver con los medios de comunicación y más concretamente, con la prensa. Se examinará el trato que se le da al motociclismo en general y a la categoría de *Supersport300* en concreto, centrando el foco en Ana Carrasco. De ahí se puede desarrollar una comparativa, porque se trata de un deporte que aparece poco en los medios de comunicación y cuando lo hace es para hablar de un protagonista en concreto. Cada vez que se habla de motociclismo en un periódico especializado en el deporte es raro que no salga el nombre de Marc Márquez, por lo que se asimila el deporte a su figura. El objetivo es averiguar si a la figura de Ana Carrasco le pasa lo mismo y, en el caso de que resalte, cabrá estudiar por qué sucede.

2.3. Hipótesis

Tras la exposición de los objetivos, hay dos hipótesis que sostienen el hilo del trabajo y son las siguientes:

- a. El triunfo mundial de Ana Carrasco en la temporada de 2018 ha conseguido que la participación femenina en motociclismo aumente.
- b. Hasta que no ha logrado Ana Carrasco el mundial de *Supersport300* no se ha tenido en cuenta su figura y trayectoria en los medios de comunicación.

La primera hipótesis está fundamentada en la idea de que siempre hay que tener un referente para que uno mismo se inicie en lo que más le gusta. Siempre se ha clasificado los deportes entre “deportes de niños” y “deportes de niñas”, pudiendo practicar los niños un listado de disciplinas, y las niñas otras diferentes. El hecho de tener a alguien del tallaje de Ana Carrasco, que ha ganado un mundial en una categoría mixta y no fémica como nos

tenían acostumbrados otras pilotos como Laia Sanz o Kiara Fontanesi, ha dado como resultado que muchas niñas quieran ser como ella. Aunque la consecuencia ya no solo ha recaído sobre ellas, sino también sobre ellos, llegando a comprender que los hombres no tenían el monopolio del motociclismo como se ha venía pensando desde los inicios del nacimiento de este deporte.

Cabe esclarecer que cuando se refiere al aumento de la participación femenina en el motociclismo quiere decir en competición. Es necesario dejar claro ese concepto porque desde un primer momento se ha ido vinculando a la mujer con las motocicletas solo para fines sexuales, se las ha estereotipado en ese mundo y de ahí, a día de hoy, no han acabado de salir por completo.

Por otra parte, la segunda hipótesis tiene que ver con el reconocimiento mediático. ¿Es necesario hacer historia para que la prensa informe sobre la trayectoria deportiva de una mujer? A diario vemos informaciones tanto en prensa como en radio o televisión sobre futbolistas que son noticia por hechos anecdóticos, fuera del ámbito deportivo. El espacio que se le da a este tipo de informaciones es espacio que se le deja de dar a otros deportistas que se están dejando la piel para ser el mejor en su deporte. Ya no solo se trata del género en cuestión ni de la disciplina deportiva, se trata de la calidad de la información. Esta hipótesis está vinculada a la anterior en cuanto que si fuera más habitual ver noticias sobre pilotos como Ana Carrasco, se normalizaría esa lucha mixta por el título, sería referencia para muchas niñas y niños sin la necesidad de hacer ruido a nivel internacional.

2.4. Metodología

En este apartado se detallará qué línea se va a seguir para el desarrollo de la investigación, para ello, primeramente es preciso definir cuál será el objeto de estudio y, seguidamente, esclarecer el método de análisis que se va a seguir.

Previamente será necesario mirar hacia atrás en la historia, a través de los fundamentos teóricos, situando el inicio del deporte y, sobre todo, del motociclismo y todo lo que ello conlleva como es el tratamiento periodístico, las normas que sostienen el deporte, la ética que cabe usar y que a menudo se olvida, la calidad de las informaciones que salen a la luz. Todo ello resulta de interés para comenzar la investigación sobre el objeto de estudio en cuestión.

2.4.1. Objeto de estudio

Ya en el apartado 2.2 se han establecido cuales eran los objetivos del trabajo, por lo que los objetos de estudio se basarán en esos tres objetivos.

Por una parte, la trayectoria profesional como piloto de Ana Carrasco se sostiene como objeto de estudio. Para ello, se analizará su crecimiento deportivo, las diferentes categorías en las que ha participado, los distintos equipos que le han acompañado y los triunfos que ha logrado en toda su carrera.

En segundo lugar, se estudiará la influencia que ha tenido el hecho de conseguir el título mundial en la temporada de 2018 en la participación de mujeres en categorías mixtas, tanto a nivel internacional como nacional. También se tendrá en cuenta y se analizará el crecimiento de la participación de pilotos españoles en la categoría internacional de *Supersport300*, *Supersport* y *Superbike* (categoría reina).

Por último, se investigará el tratamiento informativo que se le da al motociclismo en general y a Ana Carrasco en particular, pasando por el análisis tanto cualitativo como cuantitativo sobre estas noticias y demás publicaciones.

2.4.2. Método de análisis

Para desarrollar los objetos de estudio y obtener los resultados que se pretenden lograr, se irá investigando desde el hito más general al más específico. Esto quiere decir que, primeramente, se estudiará qué es el deporte, llegando a hablar del deporte de masas y de cómo se percibe en Europa.

Tras ello, se pasará a detallar qué es el motociclismo, cuándo nace y de qué disciplinas está compuesto. Esto conlleva analizar la influencia que tiene alrededor del mundo ya que hay disciplinas más conocidas y practicadas en un lugar del mundo que en otro.

Seguidamente, se llevará a cabo el análisis del tratamiento informativo sobre la temporada de 2018 de Ana Carrasco, temporada que le llevó a conseguir el título mundial de *Supersport300*. Para ello, se estudiarán las publicaciones desde el inicio de temporada (15 de abril) hasta el final (30 de septiembre) de dos de los periódicos deportivos más influyentes de España: Mundo Deportivo y Marca. Esto conllevará un análisis tanto cualitativo como cuantitativo.

El primer tipo de análisis, el cualitativo, será básico para entender qué tipo de información y con qué calidad se le da a esta disciplina, concretando puntos como la página en la que aparece o en qué parte de la página está situada la información, son elementos que, aunque parezcan al principio insignificantes, son esenciales para definir la importancia que se le da a la publicación en cuestión.

Por otro lado, el análisis cuantitativo será la herramienta que se utilice para comprobar lo mediático que resulta el objeto de estudio en cuestión, en este caso, Ana Carrasco. De esta manera se puede constatar la segunda hipótesis, si realmente Carrasco ha empezado a ser más mediática a raíz del campeonato logrado.

3. Fundamentos teóricos del motociclismo

Los fundamentos teóricos servirán para poder entender conceptos, contextualizando así el momento cultural y deportivo en el que nos encontramos, siempre basándose en los objetivos que se pretenden conseguir. Esto a su vez será clave para poder captar la parte práctica posterior, ayudando a comprender los resultados de la misma.

3.1. El deporte moderno en Occidente

Para analizar cómo se construye el deporte en Europa y deja el fenómeno de masas en el que nos encontramos en el presente, cabe buscar en el pasado, especificando cuándo surge y clarificando la etimología de la palabra “deporte”.

3.1.1. Etimología

Primeramente, cabe definir cuándo se comienza a usar el término “deporte”. Joaquín Sotelo (Rojas, 2017) dedica un apartado sobre ello donde explica que la palabra se usaba ya en el siglo XIII pero con otra significación muy diferente a la que hoy conocemos, venía siendo “*depuerto*”, proveniente del verbo “deportar”.

Ya en 1873 se comienza a hablar de deporte con una connotación más similar a la del presente, sin embargo, tenía una fuerte influencia del inglés, ya que fue en las islas británicas donde nació el término, vinculado a una “actividad al aire libre con objeto de hacer ejercicio”. Es por eso que no se hablaba de “deporte”, sino de “*sport*”. No fue hasta 1920 que se comenzó a denominar “deporte” como hoy lo conocemos y definimos, aunque se añadió en el *Diccionario de la Real Academia Española* en 1970 con su significación

moderna, es decir, incorporando a “recreación, pasatiempo, placer, diversión”, la segunda acepción de “o ejercicio físico por lo común al aire libre”.

Esto da pie a una gran controversia que recae en la definición de “deporte”, ya que esta ha causado varias diferencias y bastantes contratiempos a la hora de definir una clasificación general. El origen del conflicto viene de la duda de qué se debe tener en cuenta para clasificar una actividad como deporte o no. Para ello, José Luis Rojas Torrijos (Sobrados, 2013) se inclina por la acepción que da el Consejo de Europa en la *Carta Europea del Deporte* (1992): “Se entenderá por “deporte” todo tipo de actividades físicas que, mediante una participación, organizada o de otro tipo, tengan por finalidad la expresión o la mejora de la condición física y síquica, el desarrollo de las relaciones sociales o el logro de resultados en competiciones de todos los niveles”. Con esta definición, el profesor y periodista considera que se recogen prácticas que en otras ocasiones y otras instituciones no han sabido diferenciar entre deporte, juego y arte.

3.1.2. El nacimiento de una industria movida por el ocio

Al hablar de deporte, nos viene a la mente una connotación de espectáculo, como fenómeno de masas, donde tienen cabida ídolos y aficionados, un binomio que define lo que significa el deporte para la sociedad.

Ese binomio forma la esencia del deporte moderno como hoy lo conocemos y que nace como tal en Gran Bretaña durante el siglo XVIII, según apunta Norbert Elias (Elias y Dunning, 1992). Elias reconoce al deporte como un elemento civilizador más extendido en las islas británicas, que nace entre las clases altas, sobre todo como “forma de lucha física relativamente no violenta y tuvo que ver con un desarrollo relativamente extraño dentro de la sociedad en general: se apaciguaron los ciclos de violencia y se puso fin a las luchas de intereses y de credo religioso” (Elias y Dunning, 1992, 39).

Esa ociosidad de las clases altas británicas de la que también habla José María Cagigal (Cagigal, 1975), hace que al deporte se le empiece a implicar otras esencias más allá de las físicas como es la integración social, se comienza a dotar al deporte de sociología y cultura. Esto es el origen de las reglas de juego, de los clubes y las pruebas, y con ello nacen los valores pedagógicos en el deporte, esenciales para la posterior creación de federaciones.

Las evoluciones (y revoluciones) sociales y tecnológicas junto con las guerras que sacudieron a Europa en particular y al mundo en general durante los siglos XIX y XX,

dieron pie al internacionalismo, un mundo más consciente de que las relaciones entre países, sin fronteras, son imprescindibles para sacar hacia adelante a la sociedad y al propio territorio en concreto.

Para llegar a ver el deporte como un fenómeno universal, José Luis Salvador (2006) indica que hay varios factores que han propiciado el crecimiento de esta industria y que explican cómo entendemos el deporte a día de hoy:

- La ampliación del tiempo libre. Como se ha mencionado anteriormente, las revoluciones sociales e industriales llevaron a que consagraran las democracias en gran parte de Europa, y con ello, una mayor amplitud y aceptación de derechos. Dentro de estas garantías, se redujo la jornada laboral, y, por consiguiente, se aumentó el tiempo libre de los ciudadanos.
- El transporte. Ligado con el punto anterior, el crecimiento del tiempo libre va de la mano del ocio y, por ende, de las relaciones sociales. Pues bien, los avances en las redes de comunicación propiciaron que la movilidad fuera más fácil. Es decir, que ahora los deportes pasaban la barrera del nivel nacional, los equipos se podían mover con mayor simpleza y comodidad, por lo que cada vez eran más frecuentes los encuentros deportivos entre países y, con ello, crecía la afición.
- Mejoras en los bienes públicos. La insaciable lucha del pueblo obrero en Occidente hizo posible que el Estado de Bienestar fuera posible. Se empezaron a pagar impuestos y a tener servicios públicos como respuesta. Con ello, se logró que el número de instalaciones deportivas, de programas deportivos y de apoyo a los clubes se multiplicara.
- La demografía. Los avances en tecnología se trasladaron a la salud, por lo que se consiguió una población más joven, cada vez se debía de tener más años para ser considerado “una persona mayor”. La vitalidad y afán de esta juventud tuvieron como resultado que se expandiera el interés por hacer deporte.
- Las apuestas. Esta práctica está vinculada al deporte casi desde sus inicios. De hecho, fue muy frecuente en toda Europa en el siglo XVIII. Por más que se haya intentado erradicar este hábito por las diversas disputas sobre su moralidad y ética, nunca se ha logrado, por ello, el Estado quiso formar parte de ello y sacar beneficio de esta praxis, financiando a los clubes deportivos con las ganancias que esta genera.

- El deporte como una motivación para vencer obstáculos. Esto tiene que ver con la idea de superación. Se trata de una sociedad que no se conforma y que siempre busca ir más allá y no conformarse. Esta actitud se ha convertido en un comportamiento moral, lo que ayuda a que la práctica de deporte se multiplique y se expanda. Suele pasar con algunas disciplinas como el yoga, praxis muy ligada con esa búsqueda de bienestar.
- El industrialismo deportivo. Con todo lo nombrado anteriormente, se ha hecho del deporte un hito industrializado. Se han tomado actitudes como la competición, la productividad o el rendimiento, propios de las industrias, que han pasado a formar parte del ADN del deporte. El hombre se guía a partir de ahí por su espíritu competitivo. El resultado de la suma de estos factores ha hecho que el deporte se convierte en la “*clase dominante occidental*” (Salvador, 2006, 1253).

Todo ello resume la evolución del deporte para poder llegar a comprenderlo como hoy lo hacemos, como parte la industria del ocio. Esto quiere decir que el deporte ha adoptado actitudes propias de las grandes empresas e industrias, y esto lo podemos ver en las subvenciones a los equipos, en las campañas publicitarias y en la aparición y crecimiento de empresas vinculadas al deporte, ya sean fabricantes de materiales deportivos o gimnasios, siempre con la finalidad de ganar dinero.

3.1.3. Los medios de comunicación y el deporte

Se empieza a hablar de periodismo deportivo una vez se consolida el deporte en la sociedad de masas. Jorge Uría (Uría, 2009) sitúa esta sociedad de masas en los años veinte, una época donde se empezaba a difundir el fenómeno deportivo, primeramente, entre las clases pudientes que eran las que se podían permitir el lujo. Sin embargo, el poder de movimiento, de democracia que tiene el deporte hizo que fuera posible que se pudiera consumir también por parte de las capas sociales más bajas. Por tanto, se convirtió en un entretenimiento, aunque su transformación no acabó hasta que se estableció un pago por ese entretenimiento. El fútbol, sin duda, fue el deporte más reclamado, se pagaba cada domingo por ver los partidos. Con esto, nacía la diferencia entre jugadores y espectadores y, como consecuencia, se acabó con esa clase exclusiva que era la única que consumía deporte.

Este deporte de masas, este ímpetu antes de las clases más privilegiadas y ahora de todos también se verá reflejado en los medios de comunicación ya que se convierte en una “*subcultura de masas*” (Sainz de Baranda, 2013, 7). La prensa ya se venía modernizando

desde el estallido de la Primera Guerra Mundial en 1914, momento en el que se iba dejando de lado las ideologías políticas en los medios de comunicación. Pujadas y Santacana (2012) apuntan que sobre todo durante la Gran Guerra se evolucionó en cuanto a la cultura industrial, lo que significa que el entretenimiento y el espectáculo empezaron a formar parte de la prensa. Es precisamente durante esta guerra que se empiezan a asentar las bases del periodismo deportivo como lo conocemos hoy día, como una especialización periodística: “modernización empresarial, aparición de estilos informativos más ágiles, protagonismo gráfico y publicitario, información profusa del extranjero, estructuración en secciones, profesionalización de los redactores y creciente presencia de periódicos en ciudades medianas” (Pujadas y Santacana, 2012: 148).

En un principio, a finales del siglo XIX que es cuando empiezan a salir a la luz las primeras publicaciones deportivas en prensa, los periodistas trataban de instruir a los lectores sobre deporte, tanto difundiéndolo, tratando de animarlos a asistir a las diferentes competiciones, como explicándoles las reglas del juego, lo que se identifica con una función educativa. No es hasta la década que transcurre entre 1920 y 1930 que se deja de lado ese papel educativo para centrarse en las informaciones sobre los protagonistas de esos deportes.

Es cierto que en países como Estados Unidos o Inglaterra los espacios deportivos en prensa surgieron antes al igual que lo hizo el deporte, fue una manera de extender esta cultura deportiva en una sociedad de masas. De hecho, José Altabella (1988) sitúa el primer periódico deportivo en Londres, *Sportman*, creado en 1852. En Francia se reconoce a *Le Vélo* como el primer diario deportivo, fundado en 1892, aunque ya en 1828 se editaba una revista dedicada a la hípica, *Journal des Haras* (Sainz de Baranda, 2013).

Sin embargo, fueron los Juegos Olímpicos de Atenas de 1896 los que dieron el impulso definitivo al deporte de masas, Antonio Alcoba (1993) apunta que también fue donde se publicaron las primeras crónicas deportivas, de la mano de *Le Figaro* (París) y *The Times* (Londres). Además, Clara Sainz (2013) recalca la importancia de los siguientes Juegos Olímpicos, por una parte, los de Londres de 1908 ya que gracias al telégrafo se pudo transmitir a todo el mundo; y, por otra parte, los de Estocolmo 1912, donde se empezaron a usar las fotografías como apoyo de la información que se estaba transmitiendo. No obstante, en España se potenció el contenido deportivo en los Juegos Olímpicos de Amberes en 1920, gracias a la victoria de la selección española.

3.1.3.1. La prensa deportiva en España

En el caso de España, había salido a la luz pequeñas publicaciones deportivas en diferentes diarios, con gran influencia de Francia e Inglaterra. Aunque la primera publicación deportiva es la de *El Cazador*, una revista ilustrada que se inaugura en Barcelona en 1856 (Altabella, 1988). Se trataba de una revista que se publica cada quince días y que tiene como fin defender la caza y a los cazadores. Se toma como ejemplo esta revista para seguir creando otras sobre la misma temática. A partir de aquí, se sigue desarrollando y modernizando el deporte y, con él, la prensa deportiva, cada vez se va a hablar de más especializaciones.

Se siguen fundando revistas y periódicos de deportes en concreto, como fue el caso de *El Pedal* (1869), revista especializada en ciclismo o el del periódico sobre gimnástica *El Gimnasio* (1882) (Sainz de Baranda, 2013). En definitiva, la prensa de finales del siglo XIX empieza a distanciarse sobre las informaciones estrictamente locales para pasar a informar sobre acontecimientos nacionales e internacionales. Así, el oficio del periodismo deportivo empieza a dotarse de manera empresarial, consiguiendo patrocinadores y redactores profesionales.

La *Crónica del Sport* (1893) fue un ejemplo de este cambio, ya no solo hablaba de acontecimientos más allá de los locales, sino que publicaba informaciones sobre una gran variedad de deportes como la hípica, el fútbol, la natación o el ciclismo. Algo más tarde, en 1899, se crea la sociedad *Los Deportes*, “con el objetivo de rentabilizar la revista, organizar eventos y fomentar el deporte” (Berasategui, 2000: 158).

A principios del siglo XX las cabeceras seguían siendo efímeras, pero cada vez se hablaba de más deportes, deportes que iban adquiriendo más importancia alrededor del mundo. Con esto, se va normalizando el consumo de prensa deportiva en las diferentes ciudades de España y con ello, las publicaciones comenzaron a ser diarias. Sin embargo, la repercusión no era la misma en ciudades como Madrid que en otras como Bilbao o Barcelona, donde tenían más éxito (Sainz de Baranda, 2013).

En el año 1911 nace *Stadium: revista ilustrada técnica y deportiva*, revista que Pujadas y Santacana (2012) catalogaban como la iniciadora de otra fase, una fase que tiene que ver con el beneficio que causaba el deporte como espectáculo, es decir, las empresas y la economía empezaron a formar parte del deporte, ayudando así a consolidarlo, ya no se trata de juegos, sino de una institución afianzada.

El consumo de deporte era cada vez más habitual, de hecho, en el ámbito de la prensa era una de las publicaciones especializadas más demandadas por los ciudadanos y es por ello que las prensas generalistas comenzaron a incorporarlas en sus páginas, creando una sección fija que perdura hasta hoy día. Sin embargo, con el inicio de la Guerra Civil en 1936 y la posterior época franquista, todo ello cambió y quedó bajo las órdenes del régimen.

En resumen, Pujadas y Santacana (2012) establecen tres fases de la prensa deportiva en España:

- La primera fase la sitúan hasta la Primera Guerra Mundial, caracterizada por publicaciones exclusivamente de clubs y prácticas concretas.
- La segunda fase fue iniciada por *Stadium*, revista con la que los elementos empresariales y económicos se vinculan al deporte definitivamente y, en consecuencia, con la prensa deportiva.
- Por último, la tercera fase que tiene que ver con el implemento de la sección deportiva en la prensa generalista, factor que acabó siendo común.

3.1.3.2. Periodismo deportivo: un lenguaje especializado

Al consolidarse la prensa deportiva como una especialización más del periodismo, independiente de la prensa general, también se establece el empleo de un tipo de lenguaje concreto. Desde el inicio de su uso, el lenguaje deportivo ha sido criticado por diferentes cuestiones. Brunner y Horky (Rojas, 2017) apuntan estas críticas al empleo excesivo de anglicismos³, al uso de estructuras sintácticas demasiado complejas, a las habituales metáforas que, en muchas ocasiones, están mal empleadas, y la descoordinación entre información e imagen.

Por ello cabe recordar que todo no puede ser válido aunque se trate del ámbito deportivo, mucho menos para aquel periodista que quiera ser bien calificado por sus lectores. También es preciso indicar que no se puede usar el mismo lenguaje cuando se trata de una transmisión en televisión que si lo es en prensa escrita, hay que saber usar las especializaciones para cada caso.

³ Anglicismo: uso de prestaciones lingüísticas precedentes del inglés en otro idioma.

José Luis Rojas (Rojas, 2017) indica varias características propias de este lenguaje especializado entre las que destacan:

- Neologismos. Se trata de crear nuevas palabras, ya sea añadiendo prefijos (*superclásico*) o sufijos (*jugón*), empleando siglas (*ÑBA*) o mediante acortamientos (*fisio*).
- Préstamos léxicos entre modalidades. En este caso, se hace referencia al uso de la jerga específica de una modalidad en otra distinta. Por ejemplo, cuando se habla de “*tirar la toalla*”, expresión que nace del boxeo.
- Lenguaje figurado. Se suele recurrir a las figuras retóricas para hacer de la información algo impactante. Lo más habitual es que estos recursos se encuentren en el titular para llamar la atención del lector. Un ejemplo de ello es cuando se usan hipérbolos como “*el partido del siglo*”.
- Extranjerismos. En el periodismo deportivo es donde más se emplean palabras extranjeras. Esto se debe al origen de cada deporte que, por lo común, suele ser foráneo. Como se ha mencionado anteriormente, se suele abusar de anglicismos sobre todo, y, por esta razón, cabe tener en cuenta tres criterios fundamentales para la utilización de estos conceptos: “lo extendido del uso en la población, la economía del lenguaje [...] y el sentido común” (Rojas, 2017, 261). Un ejemplo recurrente es el empleo de ‘*rookie*’, muy habitual en el motociclismo o el baloncesto para nombrar a los debutantes.
- Eclecticismo. Tiene que ver con la apropiación por parte del periodismo deportivo de otros campos semánticos como la medicina (*agónico*), la cocina (*comerse un gol*), la religión (*gloria*) o el campo militar (*contienda, disparo*).

Sin embargo, como se viene explicando desde el principio de este punto, son muchas las críticas que recaen sobre ciertos usos de la lengua por parte del periodismo deportivo. Por ello, José Luis Rojas (Rojas, 2017) identifica una serie de errores frecuentes, que, en cierta manera, también caracterizan esta especialización del periodismo:

- Pobreza léxica y clichés. Se ha hecho mucho hincapié sobre la poca variación que ofrece este tipo de lenguaje que, en muchas ocasiones, resulta repetitivo y redundante.
- Impropiedades léxicas. A menudo se emplea una palabra con un significado equívoco o que no viene al caso. Por ejemplo, el error de usar la palabra *señalizar*

cuando realmente se quiere decir *señalar*. Lo más común es que estos errores se cometan a raíz de la traducción de otros idiomas, lo que se conoce como *false Friends*, es decir, palabras que en otro idioma se parece a una del nuestro pero tiene un significado totalmente distinto, un ejemplo de ello es cuando se usa en los deportes de motor ‘cualificación’ como traducción de *qualification*, que, en realidad, se traduce como ‘clasificación’.

- Coloquialización y vulgarización. Esto ocurre cuando se escribe como se habla. Anteriormente se ha aludido a que la manera de expresarse en televisión no es la misma que en prensa escrita, esta última tiene más prestigio y, por lo tanto, cabe conservarlo. De modo que, utilizando formas coloquiales y vulgares en exceso hace que el periodista tome la misma posición que el lector y, como consecuencia, baja su propio listón.
- Incitación a la violencia. Como se ha señalado con anterioridad, es muy común usar términos propios de campo militar o bélico, hecho que, junto a otros recursos retóricos como la hipérbole, hace que incite a la violencia. Esto ocurre cada vez más porque el periodismo deportivo está cogiendo una tendencia hacia el sensacionalismo. Así, solo se puede llegar a que los valores positivos del deporte decaigan.
- Sexismo lingüístico. Tiene que ver con el uso discriminatorio y sexista del lenguaje, repercutiendo así negativamente en las mujeres deportistas. Como indica Pilar López en el libro escrito para el Consejo Superior de Deportes del gobierno de España, *Deporte y mujeres en los medios de comunicación* (2011), es común hacer referencias sexistas sobre las mujeres, resaltando en ellas aspectos ajenos a lo deportivo y que, por tanto, no tiene una relevancia informativa.

A pesar de tanta crítica al lenguaje deportivo, se han recogido todos los errores, hecho que puede facilitar la mejora en el uso del lenguaje por parte de los periodistas especializados. Sin embargo, ciertos programas televisivos como *El Chiringuito de Jugones* propagan una imagen cada vez más vulgar, donde cualquiera puede colocarse el cartel de periodista deportivo.

3.1.3.3. La ética en el periodismo deportivo

Xavier Ramon en *Periodismo deportivo de manual* (2017) pone en relieve una serie de cuestiones fundamentales que se deben de tener en cuenta a la hora de llevar a la práctica el periodismo deportivo, basándose en los códigos deontológicos de las principales instituciones profesionales: el Consejo de Europa, la Federación Internacional de Periodistas (FIP), UNESCO, la Federación de Asociaciones de Prensa de España (FAPE), el Colegio de Periodistas de Cataluña (CPC) y el Sindicato de Periodistas de Madrid (SPM). Hay que recordar que sigue siendo una especialización dentro del periodismo, por lo que, al igual que en las demás áreas, hay que desarrollar un tratamiento responsable de la información, teniendo en cuenta la imparcialidad y diferenciando los distintos géneros periodísticos.

Xavier Ramon establece las siguientes cuestiones:

- a. La omnipresencia del rumor como elemento noticioso.

En el periodismo deportivo viene siendo habitual usar rumores y especulaciones, lejos de cumplir los códigos deontológicos que indican que se debe de evitar este tipo de usos. Esto se puede ver cuando se usan fuentes sin atribución, expresiones fuera de lugar, sin ser exactas y el condicional en los tiempos verbales. Como consecuencia, la fiabilidad y el rigor decaen.

- b. Escasa cantidad de fuentes informativas empleadas.

La variedad y la cantidad de fuentes usadas a la hora de dar una información son proporcionales a la credibilidad que se puede tener sobre dicha información o el medio que la publica. A ello cabe sumarle el factor de que es frecuente citar a fuentes anónimas.

- c. Baja diversidad de la agenda deportiva.

Los medios de comunicación deportivos se dejan influenciar por la opinión de la audiencia, sin embargo, lo llevan a un punto exagerado porque la consecuencia directa es que el monopolio del deporte se lo lleva el fútbol. Más allá de priorizar los intereses de la audiencia, los medios de comunicación tienen la responsabilidad social de dar a conocer otros deportes menos visualizados.

- d. *Bufandismo*: parcialidad y mezcla entre géneros periodísticos.

Los códigos deontológicos defienden la separación clara entre las publicaciones que son informativas y las que son opinativas. Aunque en la jerga deportiva es común que esto no se cumpla, al menos estrictamente, por el habitual empleo del

“periodismo de bufanda”, es decir, que el periodista o el medio se ve inclinadamente a favor de un equipo, jugador o deportista en concreto. Aquí también entra el uso de la primera persona, algo que se debe de evitar y utilizar en situaciones excepcionales y que, sin embargo, es frecuente recurrir a ello en esta especialización periodística. Por tanto, una mala praxis en este sentido deja como consecuencia una baja credibilidad.

e. Espectacularización y sensacionalismo.

Cada vez es más habitual ver en los medios de comunicación deportivos noticias e informaciones sobre famosos, apelando así al sensacionalismo, al entretenimiento y no a la función informativa que debería de tener. En otras palabras, el periodismo deportivo se está dotando de las características propias de la prensa rosa, algo que no le corresponde. Un ejemplo de ello es el programa de Mega ya nombrado anteriormente, *El Chiringuito de Jugones* donde el morbo y la opinión son los puntos claves.

f. La invisibilidad del deporte femenino y fomento de estereotipos de género.

Para el desarrollo de este proyecto, el punto actual es fundamental ya que de tratarse las informaciones sobre las deportistas de la misma manera que se hace sobre los varones, este trabajo no tendría el mismo sentido y, quizás, no se llevaría a cabo porque significaría que no hay diferencias notables.

Además de no aparecer apenas en prensa, las pocas informaciones que salen a la luz suelen hacerlo de manera estereotipada, primeramente por los atributos físicos, y secundamente, por caracterizar a la mujer como un ser totalmente sensible que por ello no puede dedicarse a la práctica deportiva. También se les suele poner el foco más en sus situaciones sentimentales que en sus logros. Otro hecho a resaltar es que siempre hay que añadir el término “femenino” a los deportes conocidos comúnmente por la participación femenina, por ejemplo, las futbolistas no compiten en fútbol, sino en fútbol femenino.

g. Desigualdades en la representación de la raza, la discapacidad y la nacionalidad.

A día de hoy aún se remarca la raza de los deportistas. Si bien es verdad que acaparan más portadas los deportistas blancos, en el ámbito del atletismo se sigue el discurso de la diferencia biológica entre los atletas afroamericanos y los blancos, dejando de lado el esfuerzo físico y el entrenamiento que se haya podido llevar a cabo previamente. Sigue siendo habitual resaltar la raza del deportista sin ser un elemento noticioso ni esencial en la información.

También hay una cierta invisibilidad sobre los logros conseguidos por los deportistas discapacitados. De hecho, cuando salen informaciones sobre ellos, no es raro ver que se usan expresiones estereotipadas.

El último punto a analizar en esta cuestión ética tiene que ver con la nacionalidad. A pesar de realizarse acontecimientos representados por diversos países del mundo, hay medios de comunicación que se empeñan a solo dar información sobre los de su propio país, sobre todo sucede en Estados Unidos, donde el patriotismo prima sobre otros muchos valores, algo que no ayuda a la imparcialidad.

h. Invasión de la privacidad de los deportistas.

Este es uno de los principales puntos en los códigos deontológicos. Tan solo se puede relevar alguna información sobre la privacidad de los personajes públicos si esa información resulta esencial para la opinión pública. Sin embargo, actualmente, los medios de comunicación se entrometen más de lo debido y no en beneficio de la opinión pública, sino por intereses económicos y comerciales.

i. Búsqueda de la confrontación.

A menudo al periodismo deportivo se le atribuye el hecho de provocar comportamientos violentos al usar una jerga bélica, jerga que sirve para promover la emoción, el drama, el sensacionalismo. Sin embargo, cabe recordar que el empleo de este tipo de lenguaje puede asociar al deporte con la guerra, dejando de lado la función que tenía el deporte de diversión, de fomentar la paz.

3.2. Nacimiento del motociclismo

Antes de hablar sobre el origen de la competición de motociclismo es preciso remontarse a la creación de la propia motocicleta. Armand Ensanian habla sobre ello en *Discovering the Motorcycle since 1867. The History, the culture, the machines* (2016) y sitúa la creación de la primera motocicleta en 1867 por Sylvester Rope (Massachusetts), quien tuvo la idea de hacer de una bicicleta una máquina más potente. Durante la misma época estaba sucediendo algo parecido en París cuando Pierre Michaux trabajaba en añadir un motor propulsado por vapor a una bicicleta. Sin embargo, no fue hasta 1885 cuando se inventó la motocicleta como la conocemos hoy día, movida por gasolina, hito que vino de la mano del alemán Gottlieb Daimler. Fue todo un éxito al lograr que cogiera una velocidad de 11,27 kilómetros por hora.

A partir de ahí se empezó a desarrollar este prototipo de motocicleta, entre las primeras modificaciones que se llevaron a cabo fue la de igualar el tamaño de las dos ruedas, lo que hacía de las bicicletas unas máquinas seguras ahora. Este hecho es de gran relevancia ya que al ser seguras se empezaron a vender entre la población. A pesar de que la creación de la motocicleta fuera toda una revolución para la sociedad, había quien no lo podía soportar y por ello en la Ley de Locomotoras (originalmente, *Locomotive Acts*), convenio firmado en el Reino Unido en 1865 para la seguridad en la circulación en carretera, se llegó al acuerdo de restringir la velocidad a 6,4 kilómetros por hora. Esto resultó una barbarie para los ciudadanos, quienes lograron que en 1896 se llegara a la decisión de establecer la velocidad máxima en 32 kilómetros por hora.

Paralelamente, a Francia ya habían llegado las motocicletas y, de igual manera, se empezaron a vender y a verse de continuo por las calles. A diferencia de los ingleses, estos no tuvieron restricción alguna y las pudieron disfrutar con toda libertad, hecho que facilitaría el nacimiento de la competición.

3.2.1. La competición

Armand Ensanian (2016) recoge en su libro las primeras participaciones de motocicletas en diferentes competiciones. Antes de surgir las carreras como hoy día las conocemos, el autor indica que las motocicletas participaban en las pruebas que se celebraban de bicicletas, donde los nuevos vehículos se encargaban de marcar el ritmo de las primeras. De ahí nació el espíritu de la competición, de hecho, en Inglaterra en 1897 ya se llevó a cabo un pequeño reto entre motocicletas y bicicletas, llevándose el triunfo las segundas.

Sin embargo, fue Francia la pionera en establecer trazados para la competición de motocicletas ya que, como se ha mencionado anteriormente, no había restricción alguna en la velocidad de circulación de vehículos. Se trataba de carreras de larga distancia en caminos públicos, hito que hizo del motociclismo algo internacional, sobre todo con el trayecto París - Madrid.

Rápidamente esta costumbre se extendió por toda Europa, situación que se salió de control hasta el nacimiento de la *Fédération Internationale des Clubs Motorcyclistes* (FICM) en 1904, institución que intentó regular la competición a través de normas y prohibiciones. De esta manera nació la *International Cup Race* (copa internacional) llegando a competir en Gran Bretaña, Francia, Alemania, Austria y Dinamarca. Aunque la manera de llevar a la

práctica todas las restricciones y normas no tuvo éxito y acabó por hacer desaparecer esta competición en 1906.

En Gran Bretaña seguía la pasión por este tipo de competición y por ello se insistió en establecer un trazado donde se pudiera realizar carreras. A pesar de que era un país muy restrictivo, encontraron la solución en la Isla de Man, una isla perteneciente a Irlanda, independiente políticamente. Ahí nació la famosa prueba de la Isla de Man TT (*Tourist Trophy*) en 1907, prueba característica hoy día por su peligrosidad, se trata de un recorrido entre las calles de los pueblos que forman la isla, encontrándose con curvas peligrosas y varios muros de piedra cercanos a la carretera, por donde se pasa a grandes velocidades. Actualmente se sigue considerando como un trazado con mucha historia y resulta todo un reto para los pilotos.

Paralelamente, en Estados Unidos también estaba naciendo la afición por la competición. De hecho, en 1904 se creó la Federación de los Motoristas Americanos con la que se controlaba todo tipo de carreras con motocicletas. A diferencia con lo que estaba aconteciendo en Europa, en Estados Unidos lo popular no era correr por las calles de los pueblos, sino las carreras de resistencia entre ciudades, el *board track racing*⁴ y el *dirt track*⁵. Al otro lado del charco ya se estaban creando pilotos heroicos que se iban a convertir en la referencia de muchos ciudadanos y, sobre todo, en el impulso definitivo para el motociclismo. Fue el caso de Erwin Baker “*Cannonball*” (bala de cañón), quien hacía trayectos de larga distancia, rompiendo récords y llegando a crear un estilo dentro de la resistencia, modalidad que ha recogido su apodo de “*Cannonball*” para nombrar algunos trayectos de larga distancia. Ya en 1914 recorrió desde San Diego a Nueva York en 11 días, 12 horas y 10 minutos, algo inédito hasta el momento.

Durante la primera década del siglo XX se empezaron a construir circuitos ovalados hechos de tabloncillos de madera (*board track racing*) para la competición de motocicletas en Estados Unidos. El motociclismo ya empezaba a recoger aficionados y por ello estos trazados se construían cerca de las ciudades más pobladas. Sin embargo, este tipo de circuito fue perdiendo la afición que se había logrado conseguir por su inseguridad, se dieron bastantes

⁴ El *board track racing* es como se le llamaba a las competiciones que se llevaban a cabo por motocicletas en circuitos ovalados compuestos por tabloncillos de madera. (Ensanian, A., 2016, *Discovering the motorcycle since 1867*, Estados Unidos, Equus Potentia Publishing).

⁵ El *dirt track* es una modalidad dentro del motociclismo donde se usan motocicletas de motocross en circuitos ovalados de tierra, se caracteriza sobre todo por el paso por curva derrapando (Ensanian, A., 2016, *Discovering the motorcycle since 1867*, Estados Unidos, Equus Potentia Publishing).

accidentes mortales en los años 1912 y 1913, sucesos que acabaron que estos *motordromes* (nombre con el que se conoce a este tipo de circuitos). A raíz de estos acontecimientos, se empezó a potenciar otras modalidades como el *dirt track* al mismo tiempo que se empezaron a construir otro tipo de circuitos.

Para encontrar el primer circuito construido para pilotar motocicletas hay que remontarse a 1907 y se trata del Brooklands Motor Circuit, en Surrey, Gran Bretaña. En este país estaba sometido a las continuas restricciones de velocidad, como se ha referido con anterioridad solo se podía pilotar en la Isla de Man y por ello decidieron construir este circuito, por tal de que no se mezclara con las carreteras de las ciudades. El trazado fue todo un éxito, se llegó a contar unos 250.000 espectadores. Además, fue escenario de grandes batallas entre americanos y británicos.

En Estados Unidos no tardaron en adaptar también la modalidad de velocidad, reinante en Europa, construyendo así diferentes circuitos como el de Indianápolis (*Indianapolis Motor Speedway*), trazado inspirado en el de Brooklands. Sin embargo, el circuito más famoso de Norte América fue el Daytona Beach, un trazado natural que dejaba la playa de Daytona. Lo característico de este circuito era la combinación de la arena de la playa y el asfalto, de donde nació la modalidad de supermotard (combinación de asfalto y tierra con motocicletas de motocross). La primera vez que se utilizó fue en 1902 y su uso se prolongó durante 56 años.

Durante la Segunda Guerra Mundial los campeonatos y carreras de motocicletas fueron escasos, de hecho, el mayor uso de estos vehículos se destinó al desplazamiento de los lugares conflictivos. Tras la guerra, la recuperación fue un proceso largo y difícil, sin embargo, los ingenieros se tomaron ese tiempo para innovar sobre las motocicletas, sobre todo en las de competición, la lucha de marcas estaba empezando.

El periodo de la posguerra también se aprovechó para estrenar nuevos circuitos y mejorar en seguridad. Fue entonces cuando nació el Assen TT en los Países Bajos, o, como se conoce actualmente, la capital del motociclismo. Asimismo, se produjo el nacimiento de otros trazados que han formado parte, algunos siguen haciéndolo, del campeonato mundial de MotoGP como es el caso de Monza (Italia), Spa (Bélgica) o Silverstone (Inglaterra) [Ensanian, A., 2016, 415].

Estos acontecimientos ayudaron a que volviera a aparecer una institución que pudiera organizar un campeonato mundial, esta vez bajo el nombre de Fédération Internationale de

Motocyclisme (FIM), como se conoce a día de hoy. En 1949 se creó el primer campeonato, combinando la participación en los distintos circuitos que se habían creado recientemente, una serie de carreras a las que se llamó Gran Premio. Fue el nacimiento de unas reglas comunes, unas medidas técnicas, unas categorías y, sobre todo, resultó el origen de las leyendas y héroes del motor.

No obstante, no todos los circuitos han podido sobrevivir hasta el día de hoy. Uno de los trayectos más históricos en el mundo del motociclismo que actualmente no se encuentra en el calendario es el de la Isla de Man, su falta de seguridad llevó a que pilotos como Giacomo Agostini, leyenda de MotoGP y ganador de esa carrera en varias ocasiones, llegara a pedir el cese de esa carrera en el campeonato, por lo que se llegó a competir hasta 1976.

Desde entonces, el Gran Premio ha sido considerado el campeonato más prestigioso de motociclismo, lo que explica el triunfo de la velocidad sobre las demás modalidades. Esa reputación se debe a sus altas velocidades, a la visibilidad que tiene y a las grandes inversiones que conlleva este mundo. Tal como apunta Ernest Riveras, comentarista de MotoGP, en la entrevista realizada para este proyecto, “se trata de un campeonato muy caro, los pilotos cobran mucho, hay miles de personas trabajando, son 10 meses viajando, se emplea la última tecnología”.

3.2.2. El caso español

Teresa González Aja (2011) sitúa el inicio del motociclismo en España en una fecha concreta: el 19 de diciembre de 1899, día en el que se disputó la primera carrera, sin embargo, distó mucho de lo que estamos acostumbrados a relacionar con el motociclismo, no se trataba de un circuito cerrado sino de recorrer 4 kilómetros a lo largo de la ciudad de Barcelona. Después de esta se hicieron muchas otras con características parecidas. No fue hasta 1906 cuando se disputó la primera carrera de gran relevancia, la *Sportsmen's Club Cup*, donde aparecieron los primeros patrocinios (Club Fotográfico Deportivo y Unión Velocipédica Española).

El dos de febrero de 1923 se da un gran avance al fundarse la Real Federación Española de Motociclismo (RFME), institución que establece unas reglas y normas para regular el deporte. Así, se subdividió el motociclismo español en tres zonas diferentes: la zona A (Galicia, Asturias, Santander, el País Vasco y Navarra), la zona B (Cataluña, Aragón, las Islas Baleares y Valencia), y la zona C (el resto de España).

Teniendo en cuenta la historia de España, los deportes se vieron afectados por cada acontecimiento que se sucedía. En el motociclismo, en concreto, se puede hablar de tres fases fundamentales: la primera, desde la creación de la RFME en 1923 hasta la Guerra Civil; la segunda, desde el final de la Guerra Civil hasta 1985 (franquismo); y, por último, desde 1985 hasta la actualidad, es decir, desde que se acaba de establecer el régimen democrático. En el primer periodo, el trabajo de la federación estaba limitado al trabajo de los directores del comité, con sede en Barcelona. Y es que fue precisamente en Barcelona donde se acogieron la mayoría de los eventos, hecho que ayudó a que el primer campeonato de España se disputara en Cataluña. Antes de estallar la Guerra Civil, el campeonato de España se llevó a cabo con varias interrupciones, pero siempre siendo el foco principal Madrid y Cataluña, las dos regiones donde más se desarrolló el motociclismo.

En la época del Franquismo las cosas no iban a ir mucho mejor que durante la guerra, si bien el deporte se había establecido como el *“espejo y el reflejo de la sociedad en la que se desenvuelve”* (González Aja, 2011, 242), se vio afectado, dejó de tratarse de la misma forma que se hacía. En el término nacional, se educaba a los deportistas inculcándoles los valores del régimen fascista, por lo que formaban parte de una de las principales fuentes de propaganda del régimen de Franco. Para hacer más efectivo el control sobre las instituciones deportivas, el 22 de febrero de 1941 se crea la Delegación Nacional de Deportes de Falange Tradicionalista y de las JONS, que se encargaba de tener el mando de todas las federaciones, eligiendo ellos los presidentes y vicepresidentes de cada modalidad, incluso teniendo el derecho a veto si alguna decisión tomada no era de su agrado. El motociclismo no fue un caso aparte y también se vio controlado. Además, cabe recalcar que los dirigentes de la Delegación eran en su totalidad falangistas, lejos de entender el deporte o, al menos, de haberlo practicado.

Otra distinción que hace Teresa González (2011) durante la época del Franquismo tiene que ver con las generaciones que convivieron, esencial para entender cómo afectó esto al deporte en general y al motociclismo en concreto: la primera, la generación politizada, aquella generación que se vio obligada a luchar en la guerra; la segunda, desde 1947, comprende la generación del fútbol, momento en el que la fascinación por este deporte brota en la sociedad hasta 1967, que, con las restricciones, se fue perdiendo esa motivación; y, por último, la generación protestante. Estas generaciones aplicadas al motociclismo se pueden traducir de la siguiente manera: una primera fase de penuria, de escasez, seguida de una segunda fase vinculada al continuo crecimiento de la industria del motor, y un

último periodo de aceptación, donde se extendió entre la población la pasión por este deporte gracias, en gran parte, a Ángel Nieto.

El ímpetu de Franco por que los deportistas españoles representaran los conceptos fascistas que él promulgaba, hizo que no encajara en las competiciones internacionales. Tampoco se hizo mucho por las competiciones nacionales porque lo importante era promover los ideales propios del Franquismo, aún así, en el ámbito del motociclismo se pudo ver que se volvieron a acoger ciertas carreras como Casa de Campo (Madrid) en 1945 o en Montjuic (Barcelona) en 1946 y 1949. Como se ha mencionado anteriormente, las comunidades de Madrid y Cataluña eran las regiones donde más desarrollado estaba el mundo de la competición sobre las dos ruedas, sin embargo, empezaron a surgir nuevas carreras, eso sí, carreras urbanas que no destacaban precisamente en seguridad, esto fue el caso de Bilbao, Málaga, Sevilla, Zaragoza, Alicante, Lugo y León.

Ya entrando en la segunda fase del Franquismo, en los años cincuenta, el generalísimo llegó a entender que debía de ir quitando los símbolos falangistas que le caracterizaban del deporte y esto ayudó a que se diera una mayor apertura y visibilidad, dando así más importancia al deporte en general y al fútbol en particular.

En 1950 se estableció un modo de campeonato que se va pareciendo al actual: se dividió en cuatro carreras puntuables, en Alicante, Valencia, Salamanca y Gijón, aunque en ninguno de estos sitios había un trazado concreto y permanente. No obstante, tuvo que pasar cinco años para encontrarse con el primer trazado fijo: el circuito de Montjuic, asfalto también utilizado para el Campeonato del Mundo. En 1968 le siguió la pista el circuito del Jarama, convirtiéndose en otra prueba puntuable del Campeonato de España y, posteriormente, también pasó a ser internacional.

A partir de los años cincuenta se puede apreciar un gran incremento del interés en el motociclismo, hecho que propició el nacimiento de la industria de motocicletas en España. A la vez, el número de pilotos españoles interesados por competir tanto a nivel nacional como internacional iba aumentando. Ejemplo de ello fueron Juan Beltrand con Montesa y Juan Atorrasagasti con MV Avelló. El principio de los sesenta estuvo marcado por dos hitos importantes en la historia del motociclismo: la despedida de MV Avelló del mundo de la competición y, por otro lado, el nacimiento de Bultaco, la marca España de la mano de Paco Bultó que dio la vuelta al mundo. Ya no solo se hablaba de fútbol, se empezaba a dar visibilidad a otros deportes y la audiencia respondía con enardecimiento.

Si bien es cierto que el fútbol y la tauromaquia acaparaban toda la atención del deporte en España (teniendo en cuenta que en ocasiones se ha considerado la tauromaquia como deporte), paralelamente los deportistas españoles de otras disciplinas apenas tenían reconocimiento, ni si quiera aquellos que se hacían con algún triunfo mundialista. En el mundo del motociclismo ocurría lo mismo hasta que apareció la figura de Ángel Nieto que llegó para revolucionar este deporte y para darlo a conocer alrededor de toda España.

A principios de la tercera etapa del Franquismo, a partir de 1967, comienzan a surgir pequeñas libertades como el ablandamiento de la censura a la prensa. Esto ayudó al deporte, haciendo de él algo más humano, más para todos y, como consecuencia, también afectó a los deportistas, hasta Ángel Nieto, ningún otro piloto de motociclismo había recibido tal admiración y reconocimiento. Si bien es verdad, a Franco le gustaba resaltar a los deportistas que tenían los mismos patrones en su historia: aquellos que provenían de un lugar humilde y que con trabajo y esfuerzo han llegado a ser la estrella que son. Ángel Nieto, quien provenía de Vallecas, el barrio más humilde de Madrid, y que tuvo que dejar la escuela para empezar a trabajar a los once años en un taller, cumplía los requisitos para ser un modelo a seguir dentro del deporte. Él mismo cosechó su carrera deportiva a base de trabajo, llegando a ser su propio mecánico.

La carrera deportiva de “*El niño*” en la élite, como muchos le conocían, empezó en 1968 cuando compitió con el equipo oficial de Derbi en el famoso y peligroso trayecto de la Isla de Man TT. Ya en 1967 se había proclamado campeón de España tanto en la categoría de 50cc como en la de 125cc. A pesar de ello, no tuvo apenas repercusión mediática, de hecho, cuando compitió en el Jarama, apenas se llenó de público, este seguía prefiriendo el fútbol.

Con su primera victoria mundialista en 1969 y el posterior campeonato del mundo su figura comenzó a ser más seguida por la sociedad, aunque no le dieron el reconocimiento completo hasta 1971 cuando en la carrera del Jarama consiguió reunir a 65.000 espectadores. En ese año volvía a competir tanto en la categoría de 50cc como en la de 125cc, pero una fuerte caída durante la carrera de la categoría pequeña dejó por sentado que no iba a lograr el campeonato de la otra categoría superior, sin embargo y a pesar de los dolores, lo consiguió, se hizo con ambos campeonatos mundiales. Fue a partir de ese hito cuando los españoles comenzaron a hablar sobre motociclismo, haciendo que este

deporte deje de ser minoritario. En ese momento la carrera de Ángel Nieto fue en despegue hasta lograr los 12+1⁶ títulos mundiales.

Desde los años setenta el motociclismo en España cambió, nuevas marcas se interesaron por los pilotos españoles y dejaron una generación única en los ochenta con nombres propios como: ‘Sito’ Pons, Carlos Cardús o Jorge Martínez Aspar. Ellos también se convirtieron en modelo a seguir, pero ya no porque el régimen (ya caído) promoviera ese tipo de perfil, sino porque la sociedad eligió seguirlos. La llegada de la democracia, consolidada en los años ochenta, dejó una sociedad libre y el deporte dejó de ser solo fútbol.

3.3. Periodismo de motor

Para analizar el periodismo de motor, es preciso hacer referencia a lo anteriormente nombrado ya que resulta relevante para la evolución de esta especialización del periodismo.

Al igual que el motociclismo se empezó a desarrollar en Francia gracias a sus libertades, el periodismo de motor también. Carmen López de Aguilera (2008) ubica el comienzo de esta especialización a finales del siglo XIX.

Mientras que en Francia ya se habían publicado unas 20 revistas de la rama del motor antes del siglo XX, en España aún iba a la retaguardia. Fue precisamente por petición del público que se crearon las primeras revistas, el mundo del motor era toda una innovación para la sociedad española y por este motivo, la masa quería información sobre los vehículos.

De la manera en que se ha entregado a la sociedad información sobre el sector del motor ha sido desde un principio a través de revistas ya que es el método más eficiente para dar más detalles acerca de las motocicletas. Sin embargo, las primeras revistas estaban enfocadas y especializadas hacia el automovilismo, la pionera se publicó el 10 de noviembre de 1899 bajo el nombre de *Automovilismo Ilustrado* (López de Aguilera, Carmen, 2008, 4).

A raíz de esta revista fueron surgiendo otras publicaciones parecidas, no obstante, la mejor época fue la de los años veinte. La proporción de revistas publicadas está relacionada con el número de vehículos matriculados, fueron unos años en los que se incrementó bastante la compra de automóviles y, por ende, la reclamación de información. Unas de las publicaciones más relevantes a lo largo de la historia de este tipo de periodismo son las

⁶ Debido a que Ángel Nieto era una persona supersticiosa, siempre se refirió a sus 13 títulos mundiales como 12+1, un icono en el mundo del motociclismo.

siguientes: *España Automóvil. Revista Técnica del Automovilismo y sus Aplicaciones Industriales* (1907, lanzada por el Real Automóvil Club de España, RACE); *Stadium. Revista selecta Ilustrada de Motor, Turismo y Deportes* (1911, ya no solo trataba el automovilismo, a pesar de ser el tema principal y de mayor espacio); *El Motor* (1917, también centrado principalmente en el automovilismo); y *Auto Moto* (1918, de la mano de RACC -Real Automóvil Club de Cataluña-, el motociclismo ya comenzaba a tener su espacio propio).

Carmen López de Aguilera resalta la aparición de otras formas de comunicación sobre el mundo del motor que van más allá de las revistas como son “los programas de pruebas, las guías, los álbumes, los anuarios [...], que aportan a la historia del automóvil una información muy valiosa” (López de Aguilera, Carmen, 2008, 7).

En resumen, el hecho de que estas publicaciones fueran dirigidas a un público muy concreto fue el punto de partida del uso de la publicidad en las revistas del motor, de forma que se convirtieron en la principal fuente de ingreso para los publicitarios.

El momento clave de la información sobre motociclismo en España viene de la mano de Ángel Nieto, quien con sus logros hace más visible este deporte en este país. Ernest Riveras cuenta que hay una leyenda que indica que fue el propio Nieto el que demandó que TVE se hiciera cargo de transmitir las carreras en directo.

Hasta la llegada de la televisión, el predominio del periodismo de motor lo tuvo las revistas. Aunque a día de hoy tanto la televisión como las plataformas digitales han hecho que baje el consumo de prensa escrita, desde los inicios de la programación televisiva, ambos medios han sido complementarios. Ernest Riveras comenta que “la televisión es la locomotora, pero quienes han mantenido el nicho han sido los medios escritos”. En un primer momento, la televisión tan solo transmitía las carreras del domingo del campeonato de MotoGP, si se quería saber algo más allá de la clasificación y de la carrera, había que comprarse la revista donde se informaba sobre los entrenamientos, las tandas clasificatorias o lo que pasa después de la prueba, también se detallaban informaciones más técnicas. Sin embargo, esa complementariedad se pone en duda cuando a partir de 2005 y, sobre todo, 2007 con el contrato de TVE -televisión donde se transmitían las carreras- con Dorna -empresa organizadora del Mundial de Motociclismo-, se llega al acuerdo de añadir más productos al directo, productos que anteriormente formaban parte exclusivamente de las revistas, según comenta Ernest Riveras.

Esto hace diferenciar dos tipos de consumidores: el que solo ve la carrera y que, por tanto, le gusta el espectáculo, y el que quiere ir más allá y saber cómo funcionan los neumáticos, cómo se preparan los pilotos, cómo gestiona la competición el equipo... Actualmente esta diferencia se puede observar dentro de una misma plataforma. Desde la temporada pasada, DAZN acoge el Mundial de Motociclismo, se trata de una plataforma digital que trabaja en *streaming*, es decir, con contenidos en directos, pero también le caracteriza la cantidad de reportajes en profundidad que permite ver “más 360 del motociclismo”, como explica el comentarista catalán. Estos contenidos más especializados, antes característicos y propios de las revistas de motor, comenzaron con el paso del Mundial de Motociclismo a la televisión de pago, en Movistar, canal que acogió este campeonato desde 2014 hasta 2018.

El cambio de los canales de televisión por los que ha pasado el campeonato internacional resulta relevante tanto por la calidad de los contenidos como por la cantidad de consumo. Como se ha indicado anteriormente, el salto a televisión se dio en los años ochenta gracias a la figura de Ángel Nieto, en TVE. Se comenzó, por tanto, en una cadena televisiva pública, lo que ayudó al aumento del interés de la sociedad por este deporte. A pesar de tener un gran público, se decidió pasar a la televisión privada, Telecinco, donde el consumo para el espectador seguía siendo gratuito pero los continuos anuncios durante las carreras ya empezaban a afectar a la cantidad de consumidores. En 2014 se pasó a Movistar, tal como se ha apuntado en el párrafo anterior, la calidad de los contenidos aumenta pero no todo el aficionado se puede permitir pagar la tarifa, por lo que en números oficiales baja la audiencia pero como aclara Ernest Riveras en la entrevista, había un 40% de piratería, la gente seguía hablando de motos. Tras acabar la temporada de 2018 Dorna firma por la plataforma en *streaming* DAZN, donde el precio es más asequible y los contenidos suben más si cabe de calidad. Izaskun Ruiz, periodista del Mundial de Motociclismo, resalta que el traspaso de la televisión a un medio digital ha hecho que el perfil de consumidores cambie a un público algo más joven, sin embargo, la navarra hace hincapié en que “siempre hay una masa de gente que son los más fieles, aficionados férreos, son los más incondicionales, que nunca se van a perder las motos. Eso no cambia”.

Debido a esta evolución, la venta de revistas especializadas en motociclismo se ha visto afectada, bajando así su audiencia y llegando a cambiar su periodicidad en revistas como

Motociclismo, que, en 2016 pasó de ser semanal a quincenal, viéndose obligados a adaptarse a la edición digital.⁷

3.4. Las mujeres en el motociclismo

Antes de centrarnos en el papel de la mujer dentro del mundo del motociclismo es conveniente hablar de la mujer y el deporte en general y, sobre todo, es preciso hablar de la cobertura mediática.

Como prólogo al desarrollo de este punto, resulta idóneo la siguiente afirmación de Pilar López: “Partir de la perspectiva de género significa partir de la realidad, de la situación de las mujeres y de los hombres, hoy, en el deporte. No es posible hacer progresos en la incorporación de las mujeres a todos ámbitos del deporte si no se parte de esta premisa. Asumir la discriminación que ha existido contra las mujeres y las consecuencias de esta traerá como resultado contenidos más acertados y también más justos desde los medios de comunicación” (2011, 78). Es decir, para avanzar es esencial mirar lo que se ha hecho mal en el pasado para no repetir los mismos errores.

El deporte femenino es una asignatura pendiente a día de hoy. Sigue siendo un tema mucho menos tratado en los informativos deportivos y continúa teniendo muy poca visibilidad. José Barrero (Rojas, 2017) vincula esta lacra a la cultura, habla del deporte como parte de la cultura y como una “herramienta educativa” (2017, 279), y es que gran parte de la sociedad sigue asociando el término ‘género’ con la mujer, con el género femenino y olvidan que cuando se habla de ‘género’ se debería incluir a ambos: femenino y masculino.

Barrero recalca que es importante que se muestre, ya no solo en los medios de comunicación sino en todos los aspectos en general, el papel de la mujer deportista, se debe hacer de igual manera que se hace con los hombres, con “las mismas posibilidades, facilidades, visibilidad y respaldo” (2017, 280). Con esto quiere decir que sería conveniente que el deporte se transmita por canales más allá de los medios de comunicación como pueden ser las escuelas, las universidades o la familia, porque si una niña en plena fase de crecimiento ve a su hermana, a su madre o a su abuela hacer deporte, comenzará a entender que es algo estandarizado.

⁷ Moreno de Carlos, Augusto (2016). *Motociclismo*, diario y quincenal. *Motociclismo*. Recuperado de: <https://www.motociclismo.es/revistas/motociclismo/articulo/revista-motociclismo-quincenal>.

Trasladando esta información a números representativos, nos encontramos con un número muy dispar entre hombres y mujeres con licencia federativas al recurrir al Instituto Nacional de Estadísticas del Gobierno de España, 2.978.250 hombres frente a 888.617 mujeres⁸, según el último estudio hecho en 2018. Aunque la diferencia aún sigue siendo muy considerable, se ha dado un progreso en el número de licencias federativas femeninas, ya que si nos remontamos a hace cinco años (2015), el total era de 754.008, un 15% menos, mientras que el número de hombres con licencia federativa ha aumentado desde 2015 un 8% (2.750.851 hombres federados), casi la mitad que las mujeres. Se puede sacar la conclusión de que, aunque sea poco a poco, se va progresando.

Otro aspecto que cabe superar es el de la presencia de las mujeres deportistas en los medios de comunicación, estos medios son una herramienta imprescindible para dar visibilidad a cualquier lucha, a cualquier ámbito, por lo que si lo corriente fuera publicar el mismo número de noticias de deportistas masculinos como femeninas, las generaciones vinientes dejarían de catalogar o de vincular el deporte tan solo con los hombres, o de diferenciar “deportes de hombres” de “deportes de mujeres”.

Además de la poca cobertura, los medios de comunicación han sido señalados por su mala praxis al estereotipar a las mujeres deportistas. José Barrero (Rojas, 2017) hace hincapié en tres aspectos que se suelen repetir: la comparación con los deportistas masculino; la vinculación con la apariencia, la belleza y el físico de ellas; y el hecho de no centrar la atención en la actividad deportiva, sino en otra ajena. Los estereotipos llegan a discriminar y a denigrar a las mujeres cuando se resaltan aspectos físicos sobre ellas, su orientación sexual o se aparta sus logros para pasar a ser “la mujer de”.

Como conclusión, es oportuna la siguiente cita de Barrero: “el objetivo final es ayudar a crecer en libertad al ser humano para que sea cada día mejor, algo que se consigue sumando para todos. Y el deporte femenino lo hace, es ejemplo de valores humanos y es modelo de estilo de vida constructiva y feliz” (2017, 294).

⁸Instituto Nacional de Estadística (s.f.). Licencias federadas por sexo y comunidad autónoma según federación. Recuperado de:
<http://estadisticas.mecd.gob.es/DeporteJaxiPx/Datos.htm?path=/d1/f1/a2012//I0/&file=D1F01002.px&ty pe=pcaxis>

3.4.1. Estereotipos en el motociclismo

William E. Thompson (2011) lleva a cabo un estudio en el que analiza los principales estereotipos con los que se vincula a las mujeres moteras, ya no solo a las que se dedican al motociclismo deportiva y profesionalmente.

“Bandoleras”, “traidoras de género” o “desviadas sexuales” son algunas de las formas en las que se ha calificado a lo largo de la existencia del motociclismo a las mujeres que se relacionan con estos vehículos. El autor estadounidense asegura que apenas se relaciona a las mujeres con el mundo del motociclismo, pero cuando se les relaciona, se hace de manera estereotipada, como los ejemplos que se pueden ver al principio. A pesar de que se ha avanzado a lo largo de las décadas gracias a la lucha feminista, sigue siendo una lacra dentro de este deporte.

Si bien el artículo de Thompson está basado en la sociedad estadounidense, nombra patrones que se repiten alrededor del mundo, también en nuestra sociedad. Dentro del trato de las mujeres como objetos sexuales, como propiedad de los hombres y como productos con los que comercializar, se distingue tres tipos de roles dentro de la cultura del motociclismo:

- *Mamas*: son las mujeres peor tratadas, son consideradas propiedad del club de moteros al que pertenecen y, a cambio de servir a los hombres sexualmente, se les ofrece refugio y protección.
- *Sweetbutts*: la traducción literal al español sería “dulces culos”, se trata de mujeres que proporcionan a los hombres del club servicios sexuales a cambio de dinero.
- *Old lady*: es como se nombra a la mujer de uno de los miembros del club y, al igual que las anteriores, deben de beneficiar a los socios con bailes e incluso a través de la prostitución. La diferencia es que estas mujeres tienen límites, límites que pone su marido, quien, si lo desea, puede compartirla.

En la actualidad no es muy común seguir viendo estos roles en las mujeres que pertenecen a clubs de moteros, aunque no se ha erradicado por completo ya que siguen estando subordinadas al rol de sirvientas de uno u otro modo.

Desde el principio de la creación de las motocicletas, las mujeres han estado encima de ellas, rodándolas al igual que los hombres, pero en menor cantidad. Thompson (2011) sitúa en los años ochenta el impulso definitivo para el crecimiento de la participación de las

mujeres en las actividades y deportes que eran considerados de hombres, entre ellos, el motociclismo. La diferencia recae en que cuando las mujeres participan en este tipo de profesión ya no solo se tienen que enfrentar a los mismos riesgos que los hombres, sino que además deben de confrontar otros trances sociales como la violación de normas culturales, las expectativas de roles de género y los insaciables estereotipos a los que las someten. Sin embargo, cada vez es mayor el número de mujeres que forman parte de esos roles que rompen los estereotipos de género.

El autor estadounidense de *Don't Call Me "Biker Chick": Women Motorcyclists Redefining Deviant Identity* (2011) para llevar a cabo el estudio ha distinguido a dos tipos de mujeres vinculadas al mundo de las motocicletas: las que van de "paquete", es decir, las que van de pasajeras; y las que conducen el vehículo.

El primer grupo está estructurado por las esposas, hijas o novias de los hombres que conducen las motos, ellas son las que tienen confianza plena para montarse en la moto con ellos, se ajusta al rol más típico de las mujeres. De hecho, no es común ver a los hombres en esa posición ya que puede reducir su masculinidad, además de hacerles sentir sumisos. En Estados Unidos los hombres acérrimos a las motocicletas se refieren al asiento trasero donde se suelen montar estas mujeres como "*bitch seat*" (asiento de la puta).

Por otro lado, el segundo grupo se caracteriza por una actitud liberadora. Las mujeres que pilotan motocicletas se sienten empoderadas, un sentimiento que se suma a los que ya experimentan los hombres: libertad y regocijo. Como se ha mencionado anteriormente, desde la creación de la motocicleta, las mujeres han montado en ellas, pero siempre en un mínimo porcentaje, rondando el 10% según indica Thompson. Pero si hay una particularidad que las represente es la de sentirse seguras e independientes, ya que la mayoría de las mujeres que forman parte de este grupo han estado previamente en el primero.

El motociclismo en sí perpetuamente ha estado representado como símbolo de rebelión para los hombres, símbolo que se multiplica aún más para las mujeres. El hecho de participar en este mundo del motor significa para las motoristas un emblema, una lucha contra obstáculos relacionados con el género, el físico, la sociedad y la cultura.

Como sumario, Thompson (2011, 69) concluye: "Although women's motivations for riding are quite similar to men's, violation of stereotypical gender roles and the sense of empowerment are two contributing factors unique to women riders" [A pesar de las

motivaciones de las mujeres por montar en motocicleta son muy similares a las de los hombres, la violación de los estereotipos de género y el sentimiento de empoderamiento son dos factores únicos para las motoristas].

3.4.2. Mujeres que han hecho historia

A lo largo del proyecto se viene diciendo que la historia del motociclismo (y del deporte en general) ha estado marcada en cierta parte por la creencia de que es un deporte “de hombres”. Sin embargo, desde años atrás han sido varias las mujeres que han abierto un espacio entre los hombres en este mundo. En puntos anteriores se destacaba la importancia de tener a un referente para que las nuevas generaciones se puedan iniciar en el motociclismo, para que lo vean como una posibilidad más entre los demás deportes.

Acorde con la historia de este deporte, estas son las mujeres que han hecho posible que el motociclismo no solo se vincule con el género masculino:



Imagen de Anke-Eve Goldmann pilotando (s.f.) [Fotografía]
Recuperado de: <http://blog.tumejoritv.com/mujeres-moteras-pioneras/>

Anke-Eve Goldmann. Fue la pionera en la introducción de la mujer en este deporte. Aunque la alemana era periodista especializada en motociclismo fue la primera en participar en una competición de motocicletas, lo hizo en 1950 en las carreras de resistencia de Nürburgring y Hockenheim⁹. A pesar de que lograra romper con los estereotipos, este hito causó varios prejuicios sociales que provocaron que se prohibiera su

participación en las pruebas motociclistas. Este contratiempo no le paró los pies en su lucha por la igualdad de oportunidades ya que ayudó en la fundación de la *Women International Motorcyclist Association* (WIMA). Gracias a esta asociación se intentó crear un campeonato femenino en 1961, del cual solo se disputó una carrera en la que Goldman salió victoriosa,

⁹ Motociclo (14 de junio de 2018). Anke Eve Goldmann: belleza, porte y estilo sobre ruedas. Recuperado de: <https://motociclo.com.mx/anke-eve-goldmann-belleza-porte-y-estilo-sobre-ruedas/>

pero tuvo poco éxito dicho campeonato ya que la parrilla pudo reunir a tan solo 12 pilotos femeninas y, como consecuencia, no tuvo continuidad¹⁰.

Ingeborg Stoll-Laforge. La alemana destacó en su posición de acompañante de sidecar del piloto francés Jacques Drion. Hasta la aparición de Ana Carrasco había sido la única en subir en el podio de un Gran Premio internacional. Nunca llegó a ganar, pero sí logró un segundo puesto, también destacó su tercera plaza en la clasificación general lograda en 1953. La pasajera de sidecar fue la primera mujer en participar en la mítica carrera de la Isla de Man TT en 1954, alcanzando un quinto puesto¹¹. Lamentablemente, el destino no le dejó



Captura de Ingeborg Stoll-Laforge compitiendo como pasajera junto a Jacques Drion en sidecar (s.f.). [Fotografía]. Recuperado de: <https://comolasamapolas.blogspot.com/2011/12/ingeborg-stoll-laforge-la-primera-mujer.html>

alcanzar más éxitos ya que en 1958 sufrió un accidente que acabó con su vida y la de su compañero en la carrera internacional de Checoslovaquia.



Mothes, M. (1981). Gina Bovaird en el GP Hockenheim (Alemania). Recuperado de: http://www.highsider.com/textlager/usa_textlager/Bovaird_81_07.htm

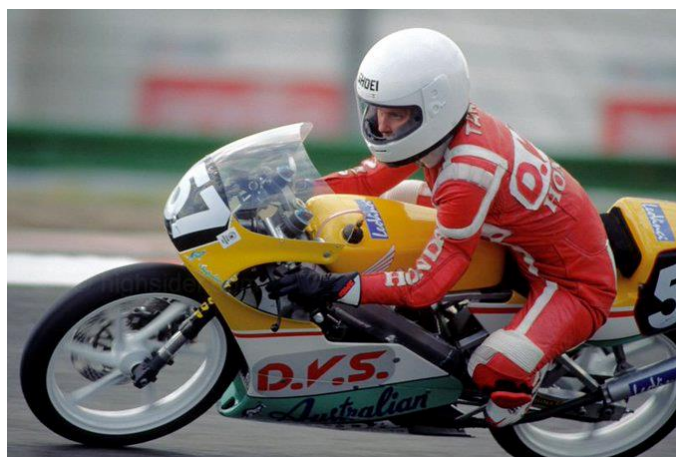
Gina Bovaird. Su trayectoria queda marcada por haber sido la única mujer en participar en la categoría reina del campeonato de MotoGP. La estadounidense logró hacerse un hueco en el campeonato internacional gracias a sus buenos resultados en las pruebas disputadas en Estados Unidos, siendo varias veces top ten en el AMA (campeonato de Estados Unidos)¹². Sin embargo, únicamente se logró clasificar para competir en una carrera y fue en 1982 en el circuito de Nogaro (Francia). Aunque ese haya sido su mayor logro en el mundo del motociclismo, también cabe destacar el récord que batió en el Daytona 200 (carrera de 200 millas, es decir, 320 kilómetros) durante la prueba para debutantes, con una media de 228 km/h.

¹⁰ González, Aitor (23 de abril de 2019). Las mujeres que hicieron historia en el motociclismo. *A la contra*. Recuperado de: <https://alacontra.es/2019/04/mujeres-motociclismo/>

¹¹ Alex (s.f.). ¿Quién es Ingeborg Stoll-Laforge? *Cosas de motor*. Recuperado de: <https://www.cosasdemotor.es/quien-es-ingeborg-stoll-laforge/>

¹² Pasión Biker (s.f.). Gina Bovaird. Recuperado de: <https://www.pasionbiker.com/gina-bovaird/>

Taru Rinne. La piloto finlandesa saltó al mundial de motociclismo en 1987, sin embargo, resultó un año complicado ya que no alcanzó los objetivos que pretendía. Al año siguiente consiguió pasar a la historia como la primera mujer en puntuar en el mundial de MotoGP, lo hizo en el Gran Premio de Francia, en el circuito Paul Ricard, en la categoría de 125cc con el 14º puesto. A partir de ese hito logró otros récords en 1989: el mejor puesto en parrilla, partiendo de la segunda posición; el mejor puesto en carrera, con una séptima posición; ser la mujer que más ha puntuado a lo largo del campeonato, llegando a acumular 23 puntos; y, relacionado con el anterior, ser la mujer mejor clasificada en el campeonato general¹³. Años después de los logros de récord de Rinne, en 1995, Tomoko Igata llegó a superar la marca de los máximos puntos obtenidos en una temporada, sumando 30, de la misma manera que igualó la mejor posición, séptima.



Mothes, M. (s.f.). Taru Rinne compitiendo [Fotografía]. Recuperado de: <https://www.motosan.es/motogp/faltan-57-dias-para-motogp-con-taru-rinne-la-piloto-que-impresiono-a-todos/>



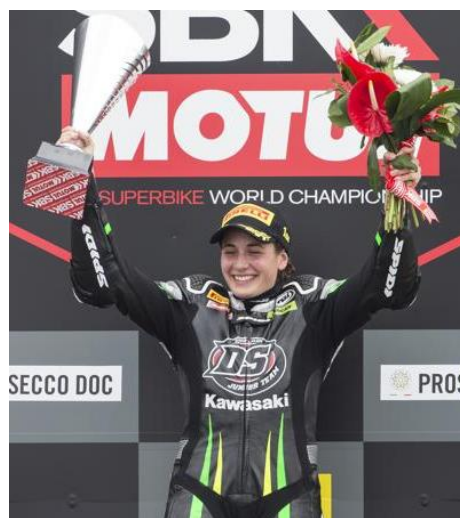
López, R. (16 junio 2017). María Herrera durante el GP de Cataluña. [Fotografía]. Recuperado de: <https://www.formulamoto.es/zona-competicion/2017/06/17/siento-fuerte-campeona-mundo/18717.html>

María Herrera. Desde los éxitos de Rinne e Igata, no hubo otra mujer que volviera a despuntar hasta la aparición de la piloto toledana. María Herrera ha sido la única mujer en puntuar en cuatro categorías distintas en un campeonato internacional: en *Moto3* (2015), en *Supersport300* (2017), *Supersport* (2019) y *MotoE* (2019). A nivel nacional cabe destacar que fue la primera mujer en hacerse con una victoria en el Campeonato Español de Velocidad (CEV) en 2013. Gracias a los resultados del último campeonato mencionado, logró llegar al campeonato de MotoGP, pero por faltas de apoyo y patrocinio tuvo que abandonarlo y pasar al campeonato de Superbike, en la categoría de *Supersport 300*¹⁴.

¹³ González, Aitor (23 de abril de 2019). Las mujeres que hicieron historia en el motociclismo. *A la contra*. Recuperado de: <https://alacontra.es/2019/04/mujeres-motociclismo/>

¹⁴ Montoro, S. (28 de septiembre de 2018). Estas son las siete mujeres que han demostrado que el motociclismo no es solo cosa de hombres. *Motorpasión*. Recuperado de:

Ana Carrasco. La primera mujer en ganar un campeonato del mundo. Esto ocurrió el pasado 2018, un año antes ya rompió otro récord: ser la primera mujer en ganar una carrera del campeonato del mundo. Ambas marcas las logró en la categoría de *Supersport300* del campeonato de Superbike, donde encontró los apoyos que le faltaban en el campeonato de MotoGP¹⁵. Al ser su carrera profesional como piloto objeto de estudio, se trabajará en profundidad en los siguientes puntos.



Morris, J. (30 de septiembre de 2018). Ana Carrasco se proclama campeona del mundo de Supersport300. [Fotografía] Recuperado de: <https://www.mundodeportivo.com/motor/motociclismo/20180930/452103945883/ana-carrasco-campeona-del-mundial-de->



Laia Sanz durante la presentación de la moto que usó en el Dakar 2020 [Fotografía] (13 de noviembre de 2019). Recuperado de: <https://www.marca.com/motor/dakar/2019/11/13/5dcc5a3646163f56>

Laia Sanz. Aunque dentro del mundo del motociclismo la disciplina de velocidad sea de la que más se habla, también hay mujeres que han dejado números de récords en otras modalidades como es el caso de la piloto catalana. De la misma manera que ya se viene destacando desde el principio del proyecto, Laia Sanz representa una de las figuras más

significativas dentro del mundo del motociclismo y, más si cabe, en el deporte en general. Con 13 títulos mundiales de trial no le fue suficiente a la de Corbera de Llobregat ya que decidió atreverse con el enduro, modalidad que le llevó a hacerse con 5 títulos mundiales más y con la carrera más dura del motociclismo: el Dakar, donde lleva compitiendo 10

<https://www.motorpasionmoto.com/motogp/estas-siete-mujeres-que-han-demostrado-que-motociclismo-no-solo-cosa-hombres>

¹⁵ Web oficial de Ana Carrasco (s.f.). Ana Carrasco. Recuperado de: <https://www.anacarrasco.es/>

años seguidos, los mismos en los que se ha llevado la victoria en la categoría femenina y, además de ser la piloto española que ha participado en más ediciones en la categoría de motos, también ha logrado buenos resultados en la clasificación general, nunca ha bajado del top 20, siendo novena la mejor posición (2015)¹⁶.



Kiara Fontanesi [@kiarafontanesi](1 de marzo de 2020) P.3 en el GP de Inglaterra [fotografía de Instagram]. Recuperado de: https://www.instagram.com/p/B9MOO1owmj/?utm_source=ig_web_copy_link

Kiara Fontanesi. Al igual que pasa con Laia Sanz, al no dedicarse a la velocidad no tiene la misma repercusión y reconocimiento. Kiara Fontanesi se dedica a la modalidad de Motocross, disciplina con la que ha conseguido 6 títulos mundiales¹⁷ a sus 25 años. Además de hacer historia con el número de títulos conseguidos, también lo ha hecho por volver al podio de un Gran Premio tras ser madre. La piloto italiana fue madre a finales del pasado año, en diciembre de 2019 y tres meses después se subió al cajón del podio siendo tercera en la general¹⁸. El segundo Gran Premio disputado, el 8

de marzo, ganó la primera carrera tras su maternidad, aunque en la general quedó segunda. Este hito ha supuesto la ruptura del tabú de la maternidad en el deporte femenino. Su palmarés ha hecho que se le deje de reconocer como la novia de Maverick Viñales o, posteriormente, como la de Scott Redding.

4. La figura de Ana Carrasco en la modalidad de velocidad

Como se ha venido explicando en apartados anteriores, Ana Carrasco ha marcado un antes y un después en el motociclismo en concreto y en el deporte en general. Es por este mismo motivo que cabe remontarse al principio de su carrera para analizar cómo ha llegado a lo más alto, qué se ha encontrado en el camino y de qué manera los medios han trasladado su carrera deportiva a la sociedad.

¹⁶ Sport (17 de enero de 2020). Laia Sanz, de récord con su 10º Dakar. *Sport.es*. Recuperado de: <https://www.sport.es/es/noticias/motor/dakar/laia-sanz-record-10-dakar-cosecutivo-rally-termina-7810867>

¹⁷ Web oficial de FIM Awards (s.f.) Kiara Fontanesi. <http://fim-awards.com/the-champions/2017/9/22/kiara-fontanesi>

¹⁸ Armengol, J. (5 de marzo de 2020). Ellas son guerreras: Fontanesi en el podio tras ser madre. *Soymotero.net*. Recuperado de: <https://www.soymotero.net/ellas-son-guerreras-fontanesi-en-el-podio-tras-ser-madre>

4.1. Inicios de Ana Carrasco en el motociclismo

A diferencia de otros deportes como el fútbol, el inicio en el mundo del motociclismo suele tener una gran influencia familiar. Es decir, como se ha hecho referencia al principio, el fútbol es el deporte estrella en España y los niños y niñas que deciden dedicarse a ello es porque quieren ser como el futbolista que sale en televisión. Sin embargo, el motociclismo tiene muchas ramas y no es muy habitual verlo por televisión más allá del campeonato de MotoGP y, aunque muchos sí se inician en esta disciplina por la influencia que pueda ejercer los pilotos destacados, la gran mayoría empiezan gracias a la costumbre familiar.

Este es el caso de Ana Carrasco quien lleva encima de la moto desde los tres años, impulsada por la pasión que invade a su familia. Tal y como comenta en la entrevista realizada a la piloto murciana, su padre siempre ha sido mecánico, dedicado al propio taller familiar, incluso llegó a ser el mecánico de otros pilotos antes de nacer la murciana. Ella misma afirma que “desde que nací ya tuve mi primera moto y crecí rodeada de ellas” (A. Carrasco, comunicación vía mail, 20 de mayo de 2020). A pesar de su primera moto realmente no fuera de ella, sino de su hermana, vio claro que ese deporte estaba hecho para ella.

Ya con seis años comenzó a competir en carreras regionales. La experiencia que iba acumulando le llevó a ganar tanto el Campeonato Extremeño como el Campeonato de Murcia de 125cc en 2009. Ese mismo año también comenzó a cosechar victorias en la Copa de España. De hecho, la buena línea que venía marcando hizo que lograra un nuevo hito, abriendo así las puertas a las demás mujeres: con 14 años fue la primera mujer en puntuar en el CEV (Campeonato de España de Velocidad) de 125cc¹⁹.

Es preciso recalcar en este punto la importancia de este campeonato, el CEV, que, a pesar de ser un campeonato a nivel estatal, resulta ser uno de los más competentes del mundo, se trata del impulso definitivo para saltar al campeonato de MotoGP. De hecho, gracias a su influencia internacional, desde 2013 pasó a organizarse por la Federación Internacional de Motociclismo (FIM), considerándose como el principal acceso al Campeonato del Mundo de Motociclismo. Echando un vistazo atrás, esta competición ha dejado campeones nacionales y de alrededor del mundo que actualmente están pilotando en MotoGP, como

¹⁹ MotoGP (s.f.). Perfil de Ana Carrasco. Recuperado de: <https://www.motogp.com/es/riders/Ana+Carrasco/>

es el caso de Maverick Viñales (2010), Álex Rins (2011), Álex Márquez (2012) o Fabio Quartararo (2013)²⁰.

4.2. Salto al mundial de *Moto3*

En 2013 llega el salto al Campeonato Mundial de Motociclismo, a la categoría más pequeña, Moto3, un primer paso habitual en los pilotos que ahora vemos en la élite. Durante la entrevista con la murciana, ella afirmaba que “fue cumplir uno de los sueños de mi vida, siempre había soñado con llegar al mundial y tener la oportunidad fue increíble”. Fue entonces cuando empezó a escribir en el libro de la historia internacional del motociclismo, libro en el que sigue añadiendo hitos. Fue la primera mujer española en puntuar en un campeonato del mundo.

A pesar de rendir con unos resultados bastante aceptables, su paso por el Campeonato del Mundo no fue muy considerado. Duró tres temporadas en Moto3, categoría y campeonato a los que le tocó decir adiós por falta de apoyos y por la carencia de un equipo competitivo. Además, Ana Carrasco añade otro factor que le hizo tomar la decisión definitiva, “en mi última temporada tuve dos lesiones bastante graves y no me encontraba al 100% físicamente así que decidí tomar un camino diferente”.

El sueño de Carrasco sigue siendo el de ser campeona del mundo de MotoGP, de hecho, sostiene que volvería de nuevo al Campeonato del Mundo siempre que encontrara un equipo competitivo y dispuesto a ayudarla a que su sueño se haga realidad. En el pasado no encontró ese apoyo y esa competitividad, sin embargo, los resultados que han hecho eco en todo el mundo demuestran que es capaz de hacerlo, algo que le facilitaría esa plaza soñada en el campeonato.

Haciendo un repaso por sus tres temporadas en Moto3 nos encontramos con los siguientes resultados²¹:

- 21^a en la temporada 2013, con la suma total de 9 puntos, siendo un octavo puesto en la carrera de la Comunidad Valenciana.

²⁰ Wikipedia (s.f.). FIM CEV International Championship. Recuperado de: FIM CEV International Championship

²¹ MotoGP (s.f.). Resultados y estadísticas. Recuperado de: <https://www.motogp.com/es/Results+Statistics/2014/VAL/Moto3/RAC/World+Standing>

- En la temporada 2014 no aparece en la clasificación general debido a que no sumó ningún punto, siendo vigésima el mejor resultado (Gran Premio de Alemania e Italia).
- La temporada de 2015 tampoco ofrece el resultado final de Ana Carrasco por la misma razón, la de no puntuar durante toda la temporada. En este caso, el mejor puesto fue decimoctava (Gran Premio de Francia y Australia).

Estos resultados demuestran la importancia de tener un buen equipo técnico detrás en un deporte como el motociclismo. En muchas ocasiones, el piloto puede ser muy determinante, pero si no tiene ese equipo detrás no puede conseguir los resultados esperados. Por lo que se habla siempre de un deporte individual, sin embargo, depende mucho del equipo.

4.3. Temporada 2018 en *Supersport300*

Tras el paso por el Campeonato del Mundo de Motociclismo, Ana Carrasco decidió darle un giro a su carrera deportiva pasándose al campeonato de Superbike. En 2017 nació una nueva categoría en este certamen, *Supersport300*, categoría con la que Carrasco iniciaría su andadura en Superbike. En el mismo 2017 ya la murciana compitió, quedando octava en la clasificación general, llegando a conseguir su primera victoria en Portugal, también la primera victoria de una mujer en un campeonato internacional de motociclismo.

A diferencia con su paso por Moto3, el equipo técnico que le acompañaba era más competitivo. Comenzó con el ETG Racing, corriendo con una Kawasaki Ninja 300 bastante resolutiva a la hora de conseguir resultados. De hecho, su paso por este equipo durante la temporada de 2017 hizo que varios equipos se interesaran en la piloto, fichando así para la temporada 2018 por DS Junior Team, con una Kawasaki Ninja 400 en este caso, el equipo mejor cualificado en cuanto a resultados. El hecho de destacar los equipos por los que ha pasado resulta imprescindible para entender el trayecto por el que ha pasado Ana Carrasco hasta llegar a ser quien es. Judit Florensa, periodista del motor y expiloto, confiesa que “todavía cuesta encontrar a gente que confíe en ellas (las mujeres), en su solvencia, en su capacidad de ganar en una categoría mixta” cuando se le preguntaba por la dificultad de que las mujeres encuentren *sponsors* (patrocinadores) en el motociclismo durante la entrevista realizada para este proyecto. En este caso, Florensa propone dos maneras de ver la situación de encontrar patrocinadores siendo mujer, por un lado, ofrece el punto de vista de que puede ser más fácil siempre que los equipos quieran apostar por dar una imagen de

igualdad, de integración, de innovación, sin embargo, lo más habitual es la otra opción, la de la dificultad por las razones antes explicadas.

A pesar de la complejidad a la hora de encontrar *sponsors*, su paso por *Supersport300* en 2018 que hizo de Ana Carrasco una campeona a nivel mundial, hizo que os patrocinadores se echaran encima de ella, “Ana se ha ganado el respeto y la confianza de las empresas y demás entidades, que ya la ven como un valor seguro. [...] Y es destacable que varios sean *sponsors* personales, es decir, una muestra de apoyo y confianza directa en Ana”, reflexiona Judit Florensa, confirmando que, bajo su modo de ver la situación, le ha hecho falta ganar el campeonato para dar ese golpe a la mesa y hacerse respetar, algo que a otros pilotos masculinos no les hace falta.

Tras la temporada de Ana Carrasco de 2017, en parrilla se quedó la sensación de que los resultados que había tenido habían sido cosa de la fortuna, de algo puntual, tal como comenta la periodista del motor. Por tanto, la temporada de 2018 fue crucial para demostrar que los resultados obtenidos no eran fruto de la casualidad. Y, aunque comenzó con buenos resultados la temporada, con un sexto y cuarto puesto en los dos primeros Grandes Premios, la victoria no llegó hasta el tercer encuentro, sin embargo, la reafirmación con otra victoria consecutiva fue el paso definitivo para que la tuvieran definitivamente como una rival a batir por el título. A pesar de haber encontrado la manera de conseguir los mejores resultados, la piloto murciana se vio perjudicada con las normativas y tuvo que reducir el potencial de su motocicleta para equilibrarlo con el resto de la parrilla y fue en ese preciso instante cuando la temporada comenzó a torcerse, hasta llegar al punto de dudar que pudiera conseguir el título mundial por el que estaba luchando.

La garra, la fuerza y las ganas de dar el golpe definitivo sobre la mesa fueron los alicientes necesarios para seguir defendiendo el primer puesto de la clasificación general hasta final de temporada, lo que le hizo campeona. También fue esencial en ese caso el equipo técnico que le acompañaba, el esfuerzo que hicieron por transformar la motocicleta para cumplir la normativa y aún así hacerla competitiva fue indispensable para la corona.

Repasando la temporada con resultados concretos, tras la sexta y cuarta plaza de los dos primeros Grandes Premios, llegaron dos victorias consecutivas como se ha mencionado anteriormente, tras ello, llegaron los peores resultados: 11^a, 10^a, 10^a y 13^a²² en el último encuentro en el circuito de Magny Cours (Francia), resultado suficiente para lograr el título.

²² WorldSBK (s.f.). Resultados. Recuperado de: <https://www.worldsbk.com/es/resultados%20estadisticas>

Además de haber logrado inédito como es el hecho de ser la primera mujer en conseguir un título mundial de motociclismo en categoría mixta, esa última carrera también fue todo un hito ya que, como se ha explicado más arriba, la piloto se encontró con varios problemas técnicos y partía desde la 25ª posición, por lo que conseguir el título dependía de la posición de sus compañeros a la hora de cruzar meta. En este caso, quedando 13ª necesitaba que Deroue (su rival más directo) acabara cuarto o peor y que Pérez y Grunwald no se hicieran con la victoria²³. El título lo consiguió al remontar desde la 25ª posición hasta la 13ª y al cumplir los requisitos extraordinarios, Deroue se retiró, Pérez quedó segundo y Grunwald, sexto.

Marc Martín, periodista deportivo de Teledporte, también entrevistado para este proyecto, cree que el título conseguido por Ana Carrasco ha ido más allá de demostrar que ella puede, también ha conseguido demostrar que “ahora las chicas creen que pueden”. Resalta que, a pesar de que en el deporte en general España no ha tenido muchos referentes femeninos salvo excepciones puntuales, “en el caso del motociclismo con Ana Carrasco y Laia Sanz [...] las chicas tienen dos grandes espejos donde mirarse. Y son ambas espejos de gran calidad como pilotos y como personas”.

Cabe resaltar los resultados de Ana Carrasco en la siguiente temporada, la de 2019, resultados incluso mejores que los de la temporada anterior, a pesar de no revalidar el título. Fue la confirmación del fenómeno Ana Carrasco ya que, como indica Judit Florensa, “se clasificó siempre en las primeras filas de parrilla y luchó por la victoria en todas las carreras. El salto de calidad que dio como piloto fue notable”. En definitiva, tomó como experiencia la temporada anterior para acabar de pulir la regularidad y los enfrentamientos cuerpo a cuerpo. Acabó siendo tercera en la general, teniendo en cuenta en el primer Gran Premio tuvo que retirarse, algo esencial a la hora de sumar puntos ya que se trata de un campeonato corto, de 10 carreras.

4.4. Ana Carrasco y los medios de comunicación

Teniendo en cuenta de que se trata de un deporte históricamente de hombres y en la actualidad, bastante estereotipado por ciertos sectores de la sociedad, los medios de comunicación tienen la función de enseñar al mundo de que se trata de un deporte mixto,

²³ Martín, J. (30 de septiembre de 2018). Preparando un milagro. Marca, p. 42.

sin sexo, sin género. Sin embargo, son muchas las ocasiones en las que los titulares o las preguntas durante una entrevista no son las más acertadas.

Más allá de informar sobre el deporte de motociclismo en concreto como un deporte sin género, los medios de comunicación también tienen la función de dar a conocer disciplinas deportivas y deportistas que trascienden del mundo del fútbol. En el caso de Ana Carrasco, no ha salido en los medios de comunicación hasta que no ha logrado lo más complicado, conseguir un título mundial.

Marc Martín relaciona estos puntos con una cuestión de respeto, en la entrevista afirma que el periodismo está estereotipado cuando se habla de motociclismo (aunque también en otras materias), “hace falta acabar con las ideas preconcebidas. Todo debe ser cuestionado. Y tiene que dejar de ser noticia que una mujer ocupe un cargo en el *paddock* o sea buena piloto o, simplemente, piloto”. Esta última idea se escucha muy poco y, sobre todo, por parte de los periodistas. De hecho, una comparación sencilla es el tratamiento periodístico que se dio al logro del título de Ana Carrasco con el posterior por parte de Manuel González, campeón de *Supersport300* en 2019. Resulta obvio que el tratamiento periodístico en este caso de Ana Carrasco fuera más masiva por el hito que acababa de lograr, sin embargo, cabría diferenciar informar sobre el hecho con ser noticia solo por ser mujer.

“La repercusión que tuvo el título de Ana fue asombrosa. Toda la prensa se hizo eco, no solo la deportiva. Y traspasó fronteras porque su logro se explicó alrededor del mundo. Eso demuestra lo poco acostumbrados que estamos a ver este tipo de hitos y lo excepcional de la situación. Ana pasó a ser una deportista reconocida, respetada y valorada en todo el mundo”, comenta Judit Florensa, confirmando la importancia del papel de los medios de comunicación, ya que de haber estado más acostumbrados a ver noticias sobre hitos parecidos, no sería tal la sorpresa.

Para pasar a analizar la calidad de las publicaciones que se han hecho sobre Ana Carrasco en la prensa, se llevará a cabo un estudio práctico cualitativo en el siguiente punto. No obstante, entre muchos, hay una entrevista en la edición digital de *Marca* que resulta preciso que se incluya en este apartado con algunas de las frases y preguntas formuladas. Leemos frases como: “Pilota mejor que muchos hombres y no hay truco”; y preguntas

como la siguiente: “¿La moto tiene un lado femenino?”²⁴, ejemplos de que aunque no formen parte de la mayoría de publicaciones, siguen formando parte de la estereotipación. Este mismo ejemplo fue usado para las entrevistas realizadas, de las que sale respuestas como la siguiente de Judit Florensa y que ayuda a comprender por qué sigue pasando: “No creo que vaya a cambiar de un día para otro. Todo necesita su tiempo y esto también. Todavía impacta que, en una categoría en la que se inscriben más de 50 pilotos, la que gane sea una chica. Nunca antes había pasado y hay gente a la que le cuesta digerirlo”.

5. Evolución de la participación femenina y nacional en el campeonato de Superbike

Para analizar cómo ha influido el paso de Ana Carrasco por el campeonato de Superbike, es necesario detallar cómo ha evolucionado la inscripción tanto de pilotos femeninas como pilotos nacionales a través unas tablas informativas sobre los participantes. El recuento de pilotos se lleva a cabo a raíz de la temporada de 2017, la primera en que participa Ana Carrasco, objeto de estudio.

5.1. Temporada 2017

A continuación, aparecerán las tablas con los pilotos inscritos en las diferentes categorías del campeonato de Superbike, con el nombre y apellido a la izquierda, y la nacionalidad a la derecha.

²⁴ Lifona, D. (21 de febrero de 2020). Ana Carrasco: "Pilotar no es masculino ni femenino, es cuestión de técnica y de saber cómo hacerlo". Marca. Recuperado de: <https://www.marca.com/motor/modelos-coches/2020/01/27/5e2ebe3b268e3e57538b45b7.html>

Tabla 1

Pilotos y nacionalidad de estos en la categoría Superbike (WorldSBK) en orden de clasificación final.

PILOTO	PAÍS
JONATHAN REA	GRAN BRETAÑA
CHAZ DAVIES	GRAN BRETAÑA
TOM SYKES	GRAN BRETAÑA
MARCO MELANDRI	ITALIA
ALEX LOWES	GRAN BRETAÑA
MICHAEL VAN DER MARK	HOLANDA
XAVI FORÉS	ESPAÑA
LEON CAMIER	GRAN BRETAÑA
JORDI TORRES	ESPAÑA
EUGENE LAVERTY	IRLANDA
LORENZO SAVADORI	ITALIA
ROMÁN RAMOS	ESPAÑA
LEANDRO MERCADO	ARGENTINA
STEFAN BRADL	ALEMANIA
RAFFAELE DE ROSA	ITALIA
RANDY KRUMMENACHER	SUIZA
NICKY HAYDEN	ESTADOS UNIDOS
SYLVAIN GUINTOLI	FRANCIA
ALEX DE ANGELIS	REPÚBLICA DE SAN MARINO
MARKUS REITERBERGER	ALEMANIA
AYRTON BADOVINI	ITALIA
ONDREJ JEZEK	REPÚBLICA CHECA
LEON HASLAM	GRAN BRETAÑA
JAKE GAGNE	ESTADOS UNIDOS
ALESSANDRO ANDREOZZI	ITALIA
DAVIDE GIUGLIANO	ITALIA
ANTHONY WEST	AUSTRALIA
RICCARDO RUSSO	ITALIA
TAKUMI TAKAHASHI	JAPÓN
JAKE DIXON	GRAN BRETAÑA
JEREMY GUARNONI	FRANCIA
JOSHUA BROOKES	AUSTRALIA
ROBERTO ROLFO	ITALIA
JULIÁN SIMÓN	ESPAÑA

En verde, pilotos masculinos y en rojo los pilotos españoles. Tabla de elaboración propia.

En la categoría reina del campeonato de Superbike tan solo hay tres españoles oficiales y uno de sustitución (Julián Simón) sobre el total de 34 que participaron, y hay una total unanimidad de pilotos masculinos. A diferencia de MotoGP donde la mayoría de los pilotos son españoles, este campeonato está liderado por la participación y dominación de pilotos ingleses.

Tabla 2

Pilotos y nacionalidad de estos de la categoría Supersport (WorldSPP) en orden de clasificación final.

PILOTO	PAÍS
LUCAS MAHIAS	FRANCIA
KENAN SOFUOGLO	TURQUÍA
JULES CLUZEL	FRANCIA
SHERIDAN MORAIS	PORTUGAL
FEDERICO CARICASULO	ITALIA
PJ JACOBSEN	ESTADOS UNIDOS
NIKI TUULI	FINLANDIA
ANTHONY WEST	AUSTRALIA
KYLE SMITH	GRAN BRETAÑA
LUKE STAPLEFORD	GRAN BRETAÑA
CHRISTIAN GAMARINO	ITALIA
ROBERTO ROLFO	ITALIA
KYLE RYDE	GRAN BRETAÑA
MICHAEL CANDUCCI	ITALIA
HIKARI OKUBO	JAPÓN
LORENZO ZANETTI	ITALIA
GINO REA	GRAN BRETAÑA
HANNES SOOMER	ESTONIA
ROB HARTOG	AUSTRIA
KAZUKI WATANABE	JAPÓN
DECHA KRAISART	TAILANDIA
AIDEN WAGNER	AUSTRALIA
ALESSANDRO ZACCONE	ITALIA
CHRISTOFFER BERGMAN	SUECIA
JACK KENNEDY	IRLANDA
THITIPONG WAROKORN	TAILANDIA
AXEL BASSANI	ITALIA
NACHO CALERO	ESPAÑA
LACHLAN EPIS	AUSTRALIA
LORIS CRESSON	BÉLGICA
ALEX BALDOLINI	ITALIA
THOMAS GRADINGER	HOLANDA
JOE FRANCIS	GRAN BRETAÑA
ROBIN MULHAUSER	SUIZA
ZULFAHMI KHAIRUDDIN	MALASIA
XAVIER CARDELÚS	ANDORRA
DAVIDE PIZZOLI	ITALIA
STEFAN HILL	GRAN BRETAÑA

En verde, los pilotos masculinos, y en rojo, los pilotos españoles. Tabla de elaboración propia.

En la categoría intermedia, compuesta por 38 pilotos, tan solo uno de ellos es de nacionalidad española y todos de género masculino.

Tabla 3

Pilotos y su nacionalidad en la categoría Supersport300 (WorldSSP300) en orden de clasificación final.

PILOTO	PAÍS
MARC GARCÍA	ESPAÑA
ALFONSO COPPOLA	ITALIA
SCOTT DEROUE	HOLANDA
MIKA PEREZ	ESPAÑA
DANIEL VALLE	ESPAÑA
BORJA SÁNCHEZ	ESPAÑA
ROBERT SCHOTMAN	HOLANDA
ANA CARRASCO	ESPAÑA
DORREN LOUREIRO	SUDÁFRICA
NICK KALININ	UCRANIA
ARMANDO PONTONE	ITALIA
PAOLO GRASSIA	ITALIA
ALEX MURLEY	GRAN BRETAÑA
GALANG HENDRA PRATAMA	INDONESIA
GIUSEPPE DE GRUTTOLA	ITALIA
PAOLO GIACOMINI	ITALIA
JACOPO FACCO	ITALIA
ALI ADRIANSYAH	INDONESIA
RUSMIPUTRO	
GLEN VAN STRAALLEN	HOLANDA
ANGELO LICCIARDI	BÉLGICA
ENZO DE LA VEGA	FRANCIA
HARUN CABUK	TURQUÍA
TIM GEORGI	ALEMANIA
LUCA BERNARDI	ITALIA
MICHAEL CARBONERA	ITALIA
MAXIMILIAN KAPPLER	ALEMANIA
RUBEN DOORAKKERS	HOLANDA
KIMI PATOVA	FINLANDIA
MANUEL BASTIANELLI	ITALIA
GABRIEL NODERER	ALEMANIA
ALEX TRIGLIA	ITALIA
FILIPPO ROVELLI	ITALIA
VALENTIN GRIMOUX	FRANCIA

En verde, pilotos masculinos, en amarillo, pilotos femeninas, en rojo, pilotos españoles. Tabla de elaboración propia.

En la categoría pequeña nos encontramos con que, de los 33 pilotos, una es mujer (Ana Carrasco), de la misma manera que hay un mayor número de pilotos españoles, cinco.

5.2. Temporada 2018

Tabla 4

Pilotos y su nacionalidad en la categoría de Superbike (WorldSBK) en orden de clasificación final.

PILOTO	PAÍS
JONATHAN REA	GRAN BRETAÑA
CHAZ DAVIES	GRAN BRETAÑA
MICHAEL VAN DER MARK	HOLANDA
TOM SYKES	GRAN BRETAÑA
MARCO MELANDRI	ITALIA
ALEX LOWES	GRAN BRETAÑA
XAVI FORÉS	ESPAÑA
EUGENE LAVERTY	IRLANDA
TOPRAK RAZGATLIOGLU	TURQUÍA
LORENZO SAVADORI	ITALIA
LORIS BAZ	FRANCIA
LEON CAMIER	GRAN BRETAÑA
JORDI TORRES	ESPAÑA
MICHAEL RUBEN RINALDI	ITALIA
LEANDRO MERCADO	ARGENTINA
ROMÁN RAMOS	ESPAÑA
JAKE GAGNE	ESTADOS UNIDOS
YONNY HERNÁNDEZ	COLOMBIA
PJ JACOBSEN	ESTADOS UNIDOS
LEON HASLAM	GRAN BRETAÑA
DAVIDE GIUGLIANO	ITALIA
NICCOLÒ CANEPA	ITALIA
FLORIAN MARINO	FRANCIA
KAREL HANIKA	REPÚBLICA CHECA
GABRIELE RUIU	ITALIA
MAXIMILIAN SCHEIB	CHILE
BRADLEY RAY	GRAN BRETAÑA
LUKE MOSSEY	GRAN BRETAÑA
ONDREJ JEZEK	REPÚBLICA CHECA
ALESSANDRO ANDREOZZI	ITALIA

En verde, los pilotos masculinos, en rojo, los pilotos de nacionalidad española. Tabla de elaboración propia.

En la temporada 2018 vemos la incorporación de otro participante español en la categoría reina, Jordi Torres, pero ninguna incorporación de una piloto femenina.

Tabla 5

Pilotos y sus nacionalidades en la categoría de Supersport (WorldSSP) en orden de clasificación final.

PILOTO	PAÍS
SANDRO CORTESE	ALEMANIA
LUCAS MAHIAS	FRANCIA
JULES CLUZEL	FRANCIA
RANDY KRUMMENACHER	SUIZA
FEDERICO CARICASULO	ITALIA
RAFFAELE DE ROSA	ITALIA
THOMAS GRADINGER	AUSTRIA
KYLE SMITH	GRAN BRETAÑA
LUKE STAPLEFORD	GRAN BRETAÑA
ANTHONY WEST	AUSTRALIA
AYRTON BADOVINI	ITALIA
LORIS CRESSON	BÉLGICA
HUKARI OKUBO	JAPÓN
NIKI TUULI	FINLANDIA
CORENTIN PEROLARI	FRANCIA
HANNES SOOMER	ESTONIA
HECTOR BARBERÁ	ESPAÑA
ROB HARTOG	HOLANDA
SHERIDAN MORAIS	PORTUGAL
THITIPONG WAROKORN	TAILANDIA
EEMELI LATHI	FINLANDIA
ANDREW IRWIN	GRAN BRETAÑA
PETER SEBESTYEN	HUNGRÍA
LORENZO GABELLINI	ITALIA
RATTHAPONG WILAIROT	TAILANDIA
JAIME VAN SIKKELERUS	HOLANDA
CHRISTIAN STANGE	ALEMANIA
JACK KENNEDY	IRLANDA
MIQUEL PONS	ESPAÑA
KENAN SOFUOGLU	TURQUÍA
ALFONSO COPPOLA	ITALIA
WAYNE TESSELS	HOLANDA
MICHAEL CANDUCCI	ITALIA
DECHA KRAISART	TAILANDIA
NACHO CALERO	ESPAÑA
ALEX BALDOLINI	ITALIA
NICOLA JR. MORRENTINO	ITALIA
STEFAN HILL	GRAN BRETAÑA
TOM TOPARIS	AUSTRALIA

En verde, los pilotos masculinos, en rojo, los pilotos de nacionalidad española. Tabla de elaboración propia.

En comparación con la temporada anterior, la categoría intermedia suma otros dos pilotos españoles, con un total de 3. Sin embargo, no añade ninguna piloto femenina.

Tabla 6

Pilotos y su nacionalidad de la categoría de Supersport300 (WorldSSP300) en orden de clasificación final.

PILOTO	PAÍS
ANA CARRASCO	ESPAÑA
MIKA PÉREZ	ESPAÑA
SCOTT DEROUE	HOLANDA
LUCA GRUNWALD	ALEMANIA
DORREN LOUREIRO	SUDÁFRICA
MANUEL GONZÁLEZ	ESPAÑA
BORJA SÁNCHEZ	ESPAÑA
DANIEL VALLE	ESPAÑA
GLENN VAN STRAALEN	HOLANDA
GALANG HENDRA PRATAMA	INDONESIA
KOEN MEUFFELS	HOLANDA
WALID KHAN	HOLANDA
MARÍA HERRERA	ESPAÑA
NICK KALINN	UCRANIA
ENZO DE LA VEGA	FRANCIA
JAN-OLE JAHNIG	ALEMANIA
LUCA BERNARDI	ITALIA
MANUEL BASTIANELLI	ITALIA
ROBERT SCHOTMAN	HOLANDA
KEVIN SABATUCCI	ITALIA
TOM EDWARDS	AUSTRALIA
FERRAN HERNÁNDEZ MOYANO	ESPAÑA
ALI ADRIANSYAH RUSMIPUTRO	INDONESIA
ALEX BÖRNER	ALEMANIA
IMANUEL PUTRA PRATNA	INDONESIA
ANDY VERDOĬA	FRANCIA
MAXIMILIAN KAPPLER	ALEMANIA
GUILLEM ERILL	ESPAÑA
PAOLO GRASSIA	ITALIA
JACK MICHEAL MAHAFFY	AUSTRALIA
OMAR BONOLI	ITALIA
FILIPPO ROVELLI	ITALIA
DENNIS KOOPMAN	HOLANDA
HUGO DE CANCELLIS	FRANCIA
MARC LUNA BAYEN	ESPAÑA
VICTOR STEEMAN	HOLANDA
JACOPO FACCO	ITALIA
DINO IOZZO	SUDÁFRICA

En verde, pilotos masculinos, en amarillo, pilotos femeninas, en rojo, pilotos españoles. Tabla de elaboración propia.

En la categoría pequeña es donde se perciben los cambios. De cinco pilotos españoles, se pasa a ocho y de una mujer en parrilla, se pasa a dos (Ana Carrasco, 1ª y María Herrera, 13ª).

5.3. Temporada 2019

Tabla 7

Pilotos y su nacionalidad en la categoría de Superbike (WorldSBK) en orden de clasificación final

PILOTO	PAÍS
JONATHAN REA	GRAN BRETAÑA
ÁLVARO BAUTISTA	ESPAÑA
ALEX LOWES	GRAN BRETAÑA
MICHAEL VAN DER MARK	HOLANDA
TOPRAK RAZGATLIOGLU	TURQUÍA
CHAZ DAVIES	GRAN BRETAÑA
LEON HASLAM	GRAN BRETAÑA
TOM SYKES	GRAN BRETAÑA
MARCO MELANDRI	ITALIA
LORIS BAZ	FRANCIA
JORDI TORRES	ESPAÑA
SANDRO CORTESE	ALEMANIA
MICHAEL RUBEN RINALDI	ITALIA
MARKUS REITERBERGER	ALEMANIA
EUGENE LAVERTY	IRLANDA
LEANDRO MERCADO	ARGENTINA
LEON CAMIER	GRAN BRETAÑA
ALESSANDRO DELBIANCO	ITALIA
RYUICHI KIYONARI	JAPÓN
LORENZO ZANETTI	ITALIA
PETER HICKMAN	GRAN BRETAÑA
THOMAS BRIDEWELL	GRAN BRETAÑA
YUKI TAKAHASHI	JAPÓN
MICHELE PIRRO	ITALIA
SAMUELE CAVALIERI	ITALIA
SYLVAIN BARRIER	FRANCIA
HÉCTOR BARBERÁ	ESPAÑA
TAKUMI TAKAHASHI	JAPÓN

En verde, los pilotos masculinos, en rojo, los pilotos de nacionalidad española. Tabla de elaboración propia.

En la categoría reina, aunque resaltara la actuación del piloto español Álvaro Bautista, siguen siendo pocas las participaciones de los españoles, con un total de tres. En cuanto a la participación femenina, continúa sin tener presencia. De nuevo, Héctor Barberá corrió como piloto de reemplazo, solo disputó dos grandes premios ya que empezó la temporada en la categoría de *Supersport*, de la que se retiró por la desaparición de su moto durante el Gran Premio de Aragón.

Tabla 8

Pilotos y sus nacionalidades en la categoría de Supersport (WorldSSP) en orden de clasificación final.

PILOTO	PAÍS
RANDY KRUMMENACHER	SUIZA
FEDERICO CARISCASULO	ITALIA
JULES CLUZEL	FRANCIA
LUCAS MAHIAS	FRANCIA
HIKARI OKUBO	JAPÓN
RAFFAELE DE ROSA	ITALIA
ISAAC VIÑALES	ESPAÑA
CORENTIN PEROLARI	FRANCIA
THOMAS GRADINGER	AUSTRIA
AYRTON BADOVINI	ITALIA
PETER SEBESTYEN	HUNGRÍA
LORIS CRESSON	BÉLGICA
JULES DANILO	FRANCIA
HANNES SOOMER	ESTONIA
KYLE SMITH	GRAN BRETAÑA
HÉCTOR BARBERÁ	ESPAÑA
FEDERICO FULIGNI	ITALIA
LORENZO GABELLINI	ITALIA
GLENN VAN STRAALEN	HOLANDA
JACK KENNEDY	IRLANDA
ROB HARTOG	HOLANDA
JAIMIE VAN SIKKELERUS	HOLANDA
KEVIN MANFREDI	ITALIA
BRAD JONES	GRAN BRETAÑA
MIQUEL PONS	ESPAÑA
MASSIMO ROCCOLI	ITALIA
TOM TOPARIS	AUSTRALIA
CHRISTIAN STANGE	ALEMANIA
MARIA HERRERA	ESPAÑA
GABRIELE RUIU	ITALIA
LUCA OTTAVIANI	ITALIA
DANIEL VALLE	ESPAÑA
XAVIER NAVAND	FRANCIA
MATTIA CASADEI	ITALIA

En verde, pilotos masculinos, en amarillo, pilotos femeninas, en rojo, pilotos españoles. Tabla de elaboración propia.

Aumenta el número de participantes españoles en esta categoría, con un total de 6. Por primera vez se ve a una mujer participar, María Herrera, sin embargo, no lo hace de manera regular ya que durante la temporada de 2019 también participó en la categoría *Superstock600* del CEV (Campeonato de España de Velocidad) y en *MotoE*, del campeonato de MotoGP. Cabe destacar la participación de Ratchada Nakcharoensri, piloto femenina tailandesa que corrió en el Gran Premio de su país.

Tabla 9*Pilotos y su nacionalidad de la categoría de Supersport300 (WorldSSP300) en orden de clasificación final*

PILOTO	PAÍS
MANUEL GONZÁLEZ	ESPAÑA
SCOTT DEROUÉ	HOLANDA
ANA CARRASCO	ESPAÑA
ANDY VERDOÑA	FRANCIA
VICTOR STEEMAN	HOLANDA
MARC GARCÍA	ESPAÑA
GALANG HENDRA PRATAMA	INDONESIA
JAN-OLE JAHNIG	ALEMANIA
HUGO DE CANCELLIS	FRANCIA
NICK KALININ	UCRANIA
BRUNO IERACI	ITALIA
KEVIN SABATUCCI	ITALIA
KOEN MEUFFELS	HOLANDA
JEFFREY BUIS	HOLANDA
TOM EDWARDS	AUSTRALIA
OMAR BONOLI	ITALIA
DION OTTEN	HOLANDA
MAXIMILIAN KAPPLER	ALEMANIA
MANUEL BASTIANELLI	ITALIA
SAMUEL DI SORA	FRANCIA
BEATRIZ NEILA	ESPAÑA
UNAI ORRADRE	ESPAÑA
ENZO DE LA VEGA	FRANCIA
LIVIO LOI	BÉLGICA
EMANUELE VOCINO	ITALIA
MIKA PÉREZ	ESPAÑA
DINO IOZZO	SUDÁFRICA
OLIVER KÖNIG	REPÚBLICA CHECA
ROBERT SCHOTMAN	HOLANDA
MATEO PEDENEAU	FRANCIA
TOM BRAMICH	AUSTRALIA
FERRAN HERNÁNDEZ MOYANO	ESPAÑA
TON KAWAKAMI	BRASIL
JOEL DAMON KELSO	AUSTRALIA
JOSÉ LUIS PÉREZ GONZÁLEZ	ESPAÑA
DORREN LOUREIRO	SUDÁFRICA
PAOLO GIACOMINI	ITALIA
FILIPPO ROVELLI	ITALIA
BORJA SÁNCHEZ	ESPAÑA
FRANCISCO GÓMEZ	ESPAÑA
YUTA OKAYA	JAPÓN
STEFFIE NAUD	FRANCIA
ALEXANDRA PELIKANOVA	REPÚBLICA CHECA

En verde, pilotos masculinos, en amarillo, pilotos femeninas, en rojo, pilotos españoles. Tabla de elaboración propia

Por primera vez, se reúnen cuatro mujeres pilotos en una misma categoría mixta, sin embargo, Steffie Naud y Alezandra Pelikanova no figuran en la clasificación al no conseguir puntuar en ninguna carrera a pesar de haber participado en todas. La participación española también aumenta a 10 pilotos en total.

6. Tratamiento informativo de la temporada 2018 de *Supersport300* en Marca y Mundo Deportivo

Para llevar a cabo el análisis sobre la temporada de 2018 del mundial de *Supersport300* en el que participó Ana Carrasco, es preciso hacer dos tipos de estudios, uno a nivel cualitativo y el otro a nivel cuantitativo. De esta manera se podrá analizar tanto la cantidad de apariciones que tiene este tipo de información, como la calidad de estas noticias.

Como se ha mencionado al principio, se ha escogido dos diarios deportivos de referencia en España: el diario 'Marca' y el 'Mundo deportivo'.

6.1. Análisis cualitativo

A través de las diferentes asignaturas impartidas a lo largo del grado de Periodismo, se puede establecer una tabla con la que se puede analizar los diferentes puntos de una noticia, estableciendo así unas cuestiones claves para el estudio de los contenidos informativos que aparecen en los medios de comunicación seleccionados. Se trata de un análisis que tiene en cuenta tres puntos generales: los datos de identificación de la noticia, el análisis morfológico y el análisis de contenido.

En cuanto al apartado de **datos de identificación**, nos encontramos con las siguientes variantes:

- Título.
 - Autor.
 - Publicación (periódico en el que aparece).
 - Fecha.
 - Página.
 - Sección.
- } Datos que permiten localizar la noticia, completamente objetivos.

Montserrat Ferrer en *Noticias. Redacción y diseño de prensa* (2000) hace referencia a la importancia de en qué lugar de la sección aparece la noticia. Simplificando, viene a decir que si la noticia a analizar abre la sección, dota a esta de una mayor importancia.

En la segunda clasificación, el **análisis morfológico**, se estudiará el aspecto estructural de la publicación teniendo en cuenta las siguientes especificaciones:

- Género. Ayudará a determinar si se trata de una publicación informativa o interpretativa, aspecto que dotará de mayor o menor objetividad.
- Extensión. Se trata de cuánto espacio ocupa la información a analizar, por ejemplo, como establece Montserrat Ferrer (2000), si una noticia ocupa cuatro columnas resultará más importante que las que ocupen menos, de igual manera que si aparece en la parte superior de la página resaltarán más que si aparece en otro lugar.
- Emplazamiento. Se estudiará en este punto si la publicación aparece en una página par o impar, por naturaleza del lector, las páginas impares saltan más a la vista y, por tanto, se suelen publicar en ellas las noticias de más relieve.
- Fuente de información. Saber de dónde se ha extraído la información determina la calidad de la pieza periodística.
- Estructura. Aquí se investigará si sigue la pirámide invertida que estableció Emil Dovifat²⁵, consistente en la siguiente estructuración: titular, lead y cuerpo. Según Rafael Yanes (2003), este tipo de reparto de la información es esencial porque lo más importante va al principio y lo menos preciso, al final. De esta manera se tiene enganchado al lector. María Pilar Diezhandino (Yanes, 2003), establece cuatro ventajas con el uso de la pirámide invertida: facilita la lectura, satisface la curiosidad, facilita la composición y facilita escribir el titular (2003, 9).

En última instancia, el **análisis de contenido** es la pieza final para completar el estudio cualitativo y consta de las siguientes partes:

- Tipo de titular. Los titulares pueden ser informativos, apelativos (dan información con carga expresiva, intentando llamar la atención del lector) o expresivos (expresan un estado de ánimo sobre un hecho que el público ya conoce, sin dar información), dependiendo del sensacionalismo que se le aplique al titular. Montserrat Ferrer (2000) además, especifica que, si se trata de un título breve, la información obtiene más importancia.
- Imagen. Depende del uso que se haga de las imágenes pueden ser: informativas, complementarias del texto, ilustrativas (aparecen por cuestiones estéticas) o infografías, aunque estas últimas pueden aparecer además de las anteriores.
- Vocabulario. Es importante el uso del vocabulario para establecer la complejidad de comprensión del texto, si se trata de un vocabulario sencillo, llegará a más

²⁵ Bonilla, David (22 de julio de 2011). La pirámide invertida. *Bonillaware*. Recuperado de: <https://www.bonillaware.com/piramide-invertida>

público, si de lo contrario se trata de un vocabulario más técnico solo lo recibirá aquel que tenga una especificación sobre el tema en concreto.

- Palabras clave. Es esencial determinar cuáles son las palabras clave de la publicación para establecer el nivel de esta. Además, en el caso de hacer una mala praxis, de no seguir los códigos deontológicos o de aparecer una información estereotipada, es clave para localizarlo.

Por tanto, se establece la siguiente tabla de elaboración propia para llevar a cabo el análisis cualitativo de las noticias encontradas:

Datos de identificación	Título:
	Autor:
	Publicación:
	Fecha:
	Página:
	Sección:
Análisis morfológico	Género:
	Extensión:
	Emplazamiento:
	Fuente de información:
	Estructura:
Análisis de contenido	Tipo de titular:
	Imagen:
	Palabras clave:
	Vocabulario:

6.1.1. Análisis cualitativo de las publicaciones del diario *Marca*

A continuación, se llevará a cabo el análisis cualitativo de las publicaciones que se han realizado sobre Ana Carrasco en el diario *Marca* desde el inicio de temporada (15 de abril) hasta el final, con el consecuente título mundial (30 de septiembre) por orden cronológico.

Datos de identificación	Título / Subtítulo: Ana Carrasco sigue haciendo historia / Gana en Imola y es la primera mujer líder de un Mundial
	Autor: Jaime Martín
	Publicación: Marca
	Fecha: 14 de mayo de 2018
	Página: 36
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Informativo
	Extensión: Un cuarto de página, abajo a la derecha, a dos columnas.
	Emplazamiento: Página par
	Fuente de información: Worldsbk.com
	Estructura: Pirámide invertida
Análisis de contenido	Tipo de titular: Informativo
	Imagen: Complementaria del texto
	Palabras clave: primera mujer; liderar; FIM; victoria
	Vocabulario: Sencillo, con algunos tecnicismos propios del deporte de motor.

Datos de identificación	Título / Subtítulo: “Ir líder de un Mundial ya es algo importante” / Ana Carrasco, tras ganar en Imola habla con Marca sobre la barrera histórica que ha derribado, son su segunda victoria en SuperSport300
	Autor: Jaime Martín
	Publicación: Marca
	Fecha: 15 de mayo de 2018
	Página: 29
	Sección: Motor (abre sección)
Análisis morfológico	Género: Informativo
	Extensión: dos tercios de página, cuatro columnas.
	Emplazamiento: página impar
	Fuente de información: Ana Carrasco
	Estructura: Entrevista informativa
Análisis de contenido	Tipo de titular: Testimonial
	Imagen: Complementaria
	Palabras clave: victoria; primera mujer; historia; motociclismo
	Vocabulario: Sencillo

Datos de identificación	Antetítulo /Título /Subtítulo: Ana Carrasco hace historia/Otra victoria y aún más líder/ La murciana gana con un inédito 'hat-trick' y es el 'coco' del Mundial de SS300
	Autor: Miguel Sanz
	Publicación: Marca
	Fecha: 29 de mayo de 2018
	Página: 29
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Informativo
	Extensión: Un cuarto de página, a la derecha, a dos columnas
	Emplazamiento: Impar
	Fuente de información: -
	Estructura: Pirámide invertida
Análisis de contenido	Tipo de titular: Expresivo
	Imagen: Complementaria
	Palabras clave: rival a batir; victoria; hat-trick
	Vocabulario: Sencillo

Datos de identificación	Título: Ana Carrasco, 11 ^a , pero sigue líder
	Autor: -
	Publicación: Marca
	Fecha: 11 de junio de 2018
	Página: 51
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Informativo
	Extensión: Breve, parte superior
	Emplazamiento: Página impar
	Fuente de información: -
	Estructura: Orden de clasificación
Análisis de contenido	Tipo de titular: Informativo
	Imagen: Complementaria
	Palabras clave: Líder
	Vocabulario: Sencillo

Datos de identificación	Título: A por el título
	Autor: -
	Publicación: Marca
	Fecha: 7 de julio de 2018
	Página: 29
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Interpretativo
	Extensión: Breve, parte superior
	Emplazamiento: Página impar
	Fuente de información: -
	Estructura: Descriptiva
Análisis de contenido	Tipo de titular: Expresivo
	Imagen: Estética
	Palabras clave: título; FIM; Supersport300
	Vocabulario: Sencillo

Datos de identificación	Título: Doblete Rea, Carrasco líder
	Autor: -
	Publicación: Marca
	Fecha: 9 de julio de 2018
	Página: 28
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Informativo
	Extensión: Breve, parte inferior
	Emplazamiento: Página par
	Fuente de información: -
	Estructura: Descriptiva
Análisis de contenido	Tipo de titular: Informativo
	Imagen: -
	Palabras clave: Líder
	Vocabulario: Sencillo

Datos de identificación	Título: Ana Carrasco arranca 4 ^a en su asalto al título
	Autor: M. del Valle
	Publicación: Marca
	Fecha: 15 de septiembre de 2018
	Página: 33
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Informativo
	Extensión: Ladillo, parte derecha
	Emplazamiento: Página impar
	Fuente de información: -
	Estructura: Descriptiva
Análisis de contenido	Tipo de titular: Informativo
	Imagen: Estética
	Palabras clave: Líder; primera mujer; campeona; cuarta
	Vocabulario: Sencillo

Datos de identificación	Título / Subtítulo: Optimista ante un día histórico / Ana Carrasco afronta desde la novena plaza en la parrilla la carrera más importante de su vida, con más presión que en su época en Moto3, por convertirse en la primera mujer que gana un mundial individual de velocidad
	Autor: Jaime Martín
	Publicación: Marca
	Fecha: 16 de septiembre de 2018
	Página: 40
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Interpretativo
	Extensión: Dos tercios de página, cuatro columnas
	Emplazamiento: Página par
	Fuente de información: Jaime Martín (testigo)
	Estructura: Libre
Análisis de contenido	Tipo de titular: Expresivo
	Imagen: Estética
	Palabras clave: optimista; histórico; título; decepción
	Vocabulario: Sencillo

Datos de identificación	Antetítulo / Título / Subtítulo: La gloria está en un cajón / Un podio le vale a Ana Carrasco en Francia / Aplaza el título en Portimao tras acabar 10 ^a en su primer 'match ball' acusando falta de potencia en su Kawasaki
	Autor: Jaime Martín
	Publicación: Marca
	Fecha: 17 de septiembre de 2018
	Página: 40
Análisis morfológico	Sección: Motor
	Género: Interpretativo
	Extensión: Dos tercios de página, cuatro columnas
	Emplazamiento: Página par
	Fuente de información: Jaime Martín (testigo)
Análisis de contenido	Estructura: Entrevista
	Tipo de titular: Expresivo
	Imagen: Complementaria
	Palabras clave: match ball; dificultades; título
	Vocabulario: Sencillo

Datos de identificación	Título / Subtítulo: Ana empieza lejos: es 20 ^a / Carrasco no logra mejorar la Kawasaki en los libres y hoy se juega una parrilla clave
	Autor: Jaime Martín
	Publicación: Marca
	Fecha: 29 de septiembre de 2018
	Página: 33
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Informativo
	Extensión: Un tercio de página, dos columnas
	Emplazamiento: Página impar
	Fuente de información: Jaime Martín (testigo)
	Estructura: Pirámide invertida
Análisis de contenido	Tipo de titular: Informativo
	Imagen: Estética
	Palabras clave: lejos; título; última carrera
	Vocabulario: Sencillo

Datos de identificación	Antetítulo/Título/Subtítulo: Preparando un milagro/Ana Carrasco sale 25ª a por el título mundial/ Su equipo considera solucionado el problema que tuvo - Ella se ve remontando hasta la cabeza
	Autor: Jaime Martín
	Publicación: Marca
	Fecha: 30 de septiembre de 2018
	Página: 42
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Interpretativo
	Extensión: dos tercios de páginas, cuatro columnas
	Emplazamiento: Página par
	Fuente de información: Jaime Martín (testigo)
	Estructura: Entrevista interpretativa
Análisis de contenido	Tipo de titular: Apelativo
	Imagen: Complementaria
	Palabras clave: Milagro; solución; objetivo; campeona
	Vocabulario: Sencillo

Datos de identificación	Título: Ana Carrasco ¡¡¡es única!!!
	Autor: -
	Publicación: Marca
	Fecha: 1 de octubre de 2018
	Página: Portada
	Sección: -
Análisis morfológico	Género: -
	Extensión: Breve, parte inferior derecha
	Emplazamiento: Impar
	Fuente de información: -
	Estructura: -
Análisis de contenido	Tipo de titular: Expresivo
	Imagen: Informativa
	Palabras clave: única
	Vocabulario: Sencillo

Datos de identificación	Título / Subtítulo: ¡¡CampeAna!! / Ana Carrasco se corona, en una carrera agónica en Magny-Cours, como la primera mujer campeona mundial de velocidad – “Seguro que sirve para que sea más fácil para otras chicas”, dice tras dedicar el hito al desaparecido Luis Salom
	Autor: Jaime Martín
	Publicación: Marca
	Fecha: 1 de octubre de 2018
	Página: 8-9
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Interpretativo
	Extensión: Página y media
	Emplazamiento: Página par
	Fuente de información: Jaime Martín (testigo)
	Estructura: Libre
Análisis de contenido	Tipo de titular: Expresivo
	Imagen: Complementarias
	Palabras clave: Campeona, primera mujer; historia; histórico
	Vocabulario: Sencillo

6.1.2. Análisis cualitativo de las publicaciones del diario *Mundo deportivo*

Seguidamente, tal como se ha acordado desde el principio, se pasará a analizar cualitativamente las noticias que ha publicado *Mundo Deportivo* sobre Ana Carrasco durante la temporada de 2018, desde la primera carrera el 15 de abril, hasta la última en la que se proclamó campeona del mundo, el 30 de septiembre de 2018.

Datos de identificación	Antetítulo / Título: La murciana, más líder del certamen tras ganar en Donington / Carrasco hace historia con su segunda victoria
	Autor: F.M.
	Publicación: Mundo Deportivo
	Fecha: 28 de mayo de 2018
	Página: 41
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Informativo
	Extensión: Dos columnas en la parte inferior derecha
	Emplazamiento: Página impar
	Fuente de información: -
	Estructura: Pirámide invertida
Análisis de contenido	Tipo de titular: Informativo
	Imagen: Complementaria
	Palabras clave: Primera mujer; historia; victoria; contundencia
	Vocabulario: Sencilla

Datos de identificación	Antetítulo / Título: La murciana puede convertirse en la primera mujer que gana un título mundial de velocidad / Ana Carrasco, ante su primer match-ball
	Autor: Elvira González
	Publicación: Mundo Deportivo
	Fecha: 14 de septiembre de 2018
	Página: 32
Análisis morfológico	Sección: Motor
	Género: Informativo
	Extensión: Cuatro columnas, media página
	Emplazamiento: Página par
	Fuente de información: -
Análisis de contenido	Estructura: Pirámide invertida
	Tipo de titular: Informativo
	Imagen: Estética
	Palabras clave: match-ball; ventaja; título; histórico; liderato
	Vocabulario: Sencillo

Datos de identificación	Título: Carrasco parte 9ª en la carrera de su vida
	Autor: -
	Publicación: Mundo Deportivo
	Fecha: 16 de septiembre de 2018
	Página: 42
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Informativo
	Extensión: Un cuarto de página, tres columnas
	Emplazamiento: Página par
	Fuente de información: -
	Estructura: Pirámide invertida
Análisis de contenido	Tipo de titular: Informativo
	Imagen: Complementaria
	Palabras clave: novena; primera mujer; ventaja; histórica
	Vocabulario: Sencillo

Daos de identificación	Título: Ana Carrasco, 10ª, gozará de otro ‘match-ball’ en Francia
	Autor: Elvira González
	Publicación: Mundo Deportivo
	Fecha: 17 de septiembre de 2018
	Página: 41
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Informativo
	Extensión: Dos columnas
	Emplazamiento: Página impar
	Fuente de información: -
	Estructura: Pirámide invertida
Análisis de contenido	Tipo de titular: Informativo
	Imagen: Complementaria
	Palabras clave: esperar; título mundial; match-ball
	Vocabulario: Sencillo

Datos de identificación	Antetítulo / Título: Remontó de la 25ª plaza a la 13ª final / Histórico Mundial para Ana Carrasco por solo un punto
	Autor: Fabio Marchi
	Publicación: Mundo Deportivo
	Fecha: 1 de octubre de 2018
	Página: 42
	Sección: Motor
Análisis morfológico	Género: Informativo
	Extensión: Página entera, cinco columnas
	Emplazamiento: Página par
	Fuente de información: Ana Carrasco (entrevista)
	Estructura: Pirámide invertida
Análisis de contenido	Tipo de titular: Informativo
	Imagen: Complementaria
	Palabras clave: histórico; talento; éxito; campeona; corona
	Vocabulario: Sencillo

6.2. Análisis cuantitativo

Tras haber analizado la calidad del tratamiento periodísticos de la temporada de 2018 de Ana Carrasco en *Supersport300*, se llevará a cabo a continuación un estudio cuantitativo que resulta más visual. Al igual que se ha hecho en el procedimiento anterior, se analizará primero las publicaciones del diario *Marca* y, seguidamente, las del diario *Mundo Deportivo*.

Para realizar el análisis cuantitativo se tendrá en cuenta los siguientes factores:

- Número de publicaciones dedicadas al seguimiento de la temporada de Ana Carrasco durante todo el periodo antes mencionado (15 abril – 1 de octubre).
- Porcentaje de aparición de noticias de Ana Carrasco en informaciones sobre la categoría de *Supersport300*.
- Comparación de aparición de Ana Carrasco respecto a Jonathan Rea (campeón de la categoría máxima del mismo campeonato) en la sección de Motor dentro del mismo periodo.
- Comparación en el número de publicaciones sobre Ana Carrasco y Marc Márquez durante sus respectivas temporadas.
- Número y tipo de publicaciones sobre Ana Carrasco tras su corona como campeona del Mundo.

6.2.1. Análisis cuantitativo del diario *Marca*

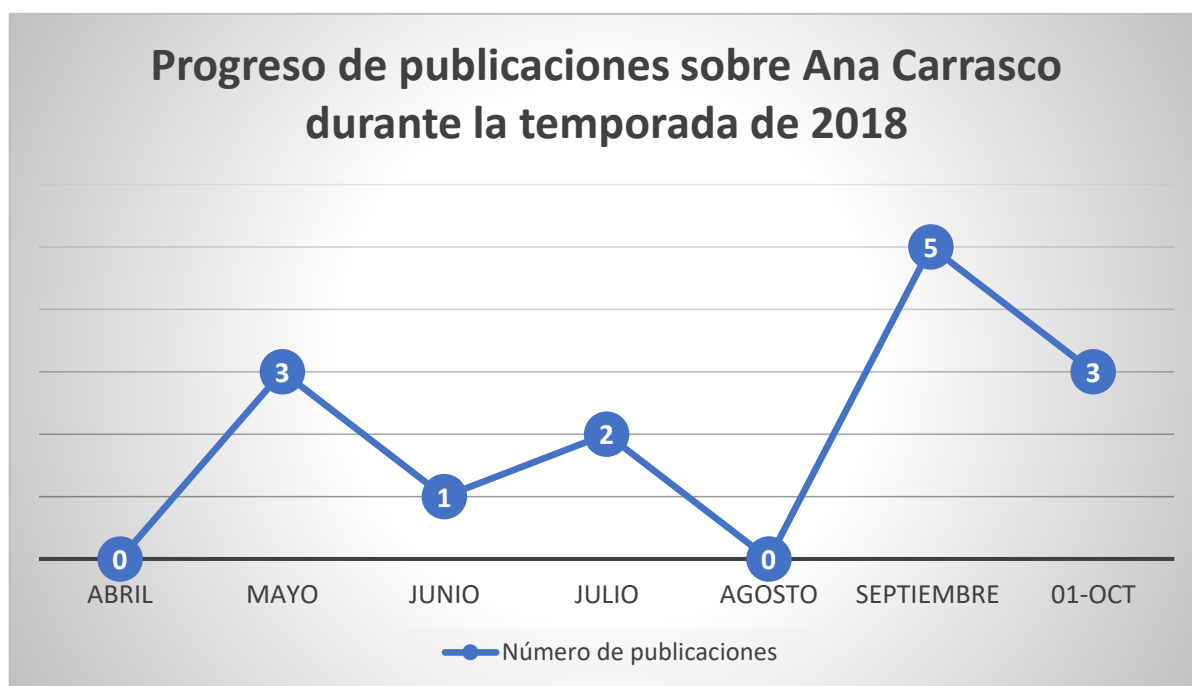


Gráfico de elaboración propia. Datos recogidos de la hemeroteca del diario *Marca*.

Como se puede observar en el gráfico, en mayo no hubo ninguna publicación, a pesar de ser el arranque de temporada. En mayo nos encontramos con tres publicaciones correspondientes al 14, 15 y 29 de mayo, coincidiendo con la primera victoria de la murciana (Imola, Italia), sus declaraciones tras establecerse líder del campeonato y tras hacerse con su segunda victoria, respectivamente. Durante el mes de junio aparece tan solo una vez en el diario en un breve en el que se destaca su undécima posición en el Gran Premio de la República Checa, indicando también que sigue líder del mundial. En el mes de julio son dos las publicaciones encontradas en el diario deportivo, correspondiéndose al 7 de julio cuando aparece una declaración de Ana Carrasco afirmando que va a por el título mundial, y al 9 de julio, cuando se publica otro breve indicando su liderazgo y su décima posición en el Gran Premio de Rímimi (Italia). En el mes de agosto no hay publicaciones dado que se corresponde a las vacaciones de los pilotos de esta competición. En el mes de septiembre el número de publicaciones aumenta a 5 dado que es la recta final del campeonato y estas pertenecen al 15, 16, 17, 29 y 30 de septiembre. Las tres primeras publicaciones se corresponden al fin de semana de Portimao (Portugal) en el que se especula el primer asalto de Ana Carrasco para conseguir el título, y las otras dos publicaciones de septiembre pertenecen al último Gran Premio en Francia, donde se habla

de que Ana Carrasco necesita un “milagro” para conseguir el título. Por último, se ha escogido la fecha del uno de octubre que es el día de después de declararse campeona del mundo y en ese mismo día el diario *Marca* suma tres publicaciones dedicadas al título de la piloto de Murcia.

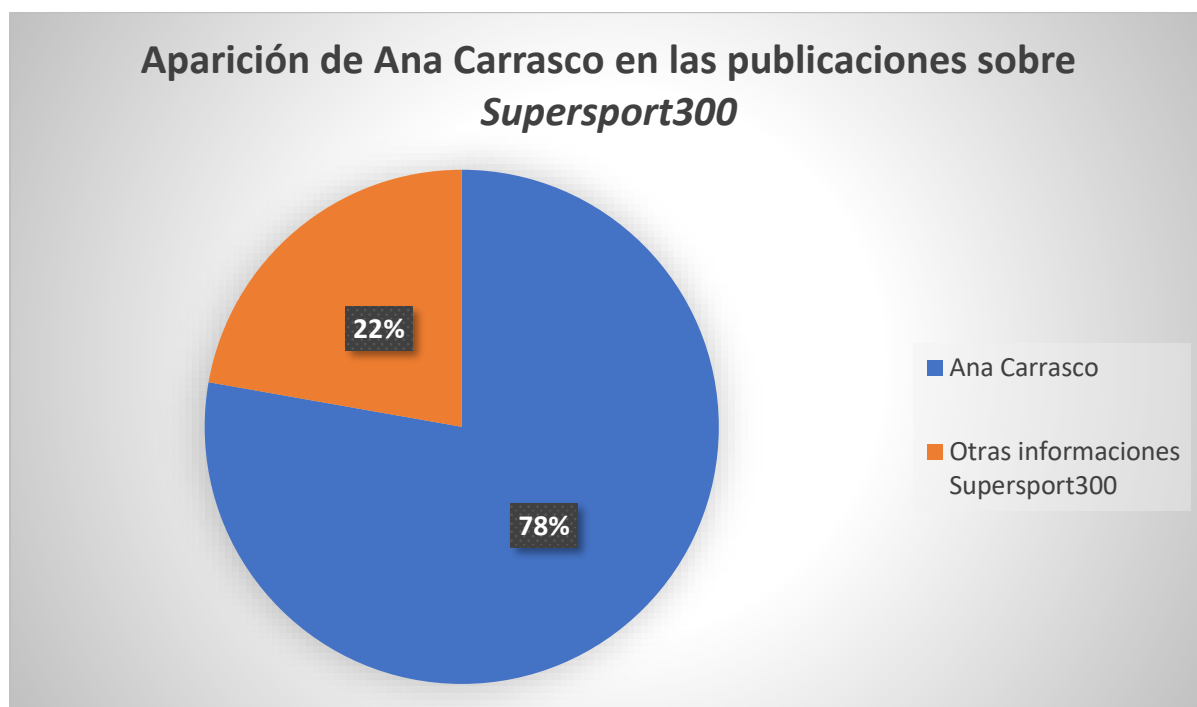


Gráfico de elaboración propia. Datos recogidos de la hemeroteca del diario *Marca*.

El total de publicaciones encontradas sobre la categoría del campeonato de Superbike, *Supersport300* durante la temporada de 2018 han sido 9, sobre ese total, en 7 de esas informaciones Ana Carrasco es la protagonista, en las dos restantes aparece una breve clasificación de los españoles de la categoría y una noticia sobre Borja Sánchez, piloto español que se hizo con el tercer puesto en el Gran Premio de Gran Bretaña.

Gráfico comparativo entre publicaciones de Ana Carrasco y de Jonathan Rea

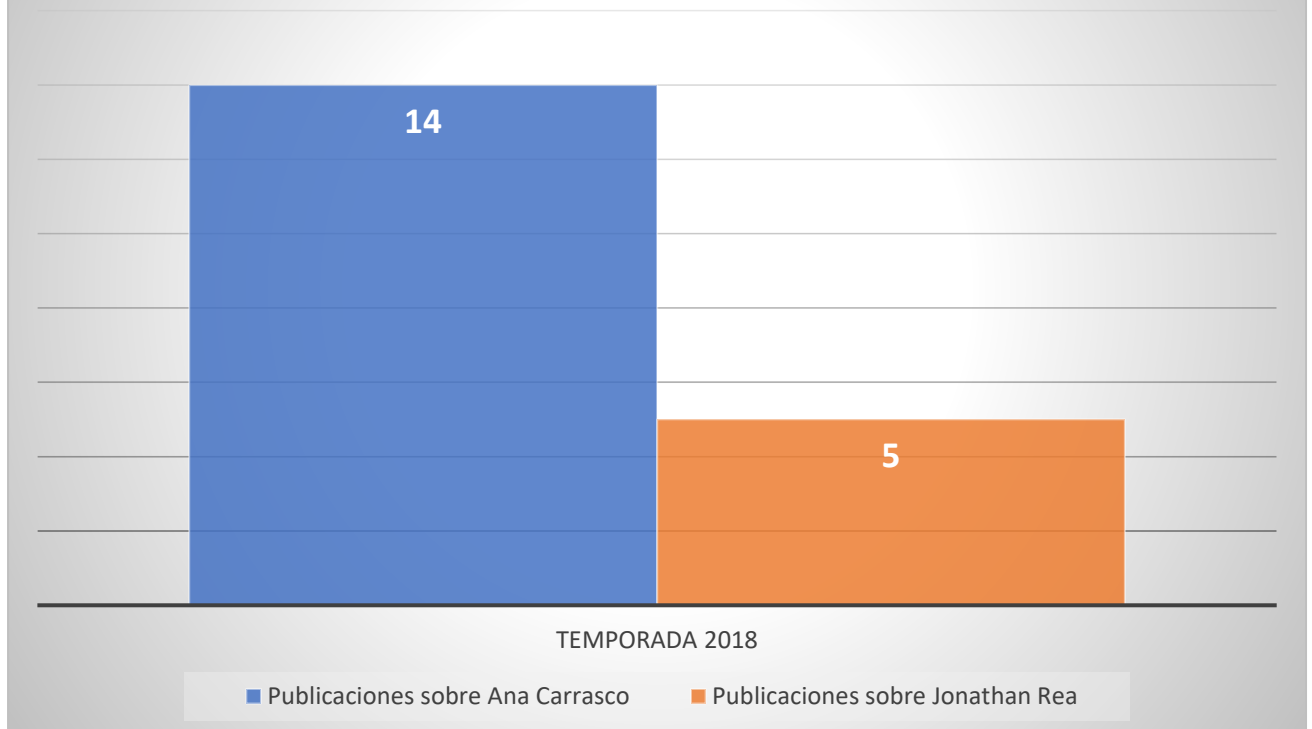


Gráfico de columnas comparativo de elaboración propia. Datos extraídos de la hemeroteca del diario *Marca*.

En el gráfico de arriba se muestra la superioridad en el número de publicaciones sobre Ana Carrasco respecto a Jonathan Rea, el piloto que más veces ha ganado el campeonato del mundo de Superbike en la categoría reina. Sin embargo, se trata de un campeonato poco mediático en comparación con el campeonato del mundo de motociclismo por excelencia, MotoGP.

De este último motivo surge una nueva comparación que se ve reflejada en el gráfico siguiente, se trata del número de publicaciones que han tenido como protagonista a Ana Carrasco a diferencia del número de informaciones dedicadas a la temporada de Marc Márquez:

Gráfico comparativo de las publicaciones sobre Ana Carrasco y Marc Márquez

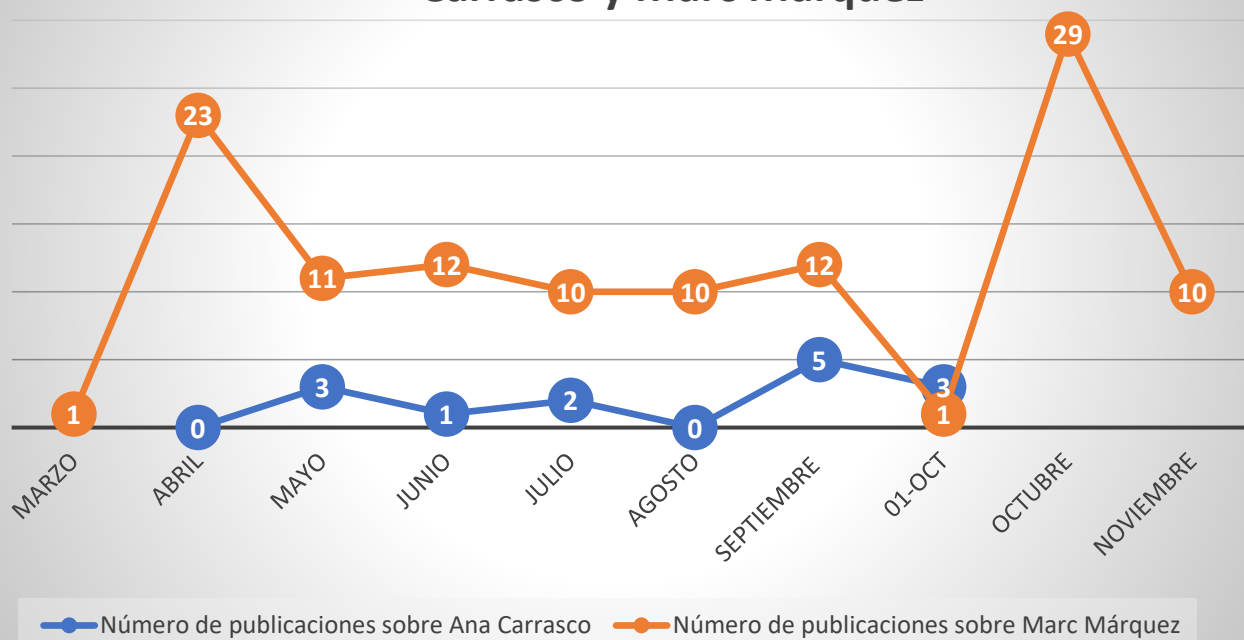


Gráfico comparativo de elaboración propia. Datos obtenidos a través del estudio de la hemeroteca del diario *Marca*.

Como se puede observar, es grande la diferencia entre las publicaciones que se han dedicado a la piloto murciana con respecto al piloto catalán. Uno de los hechos que se deben tener en cuenta es la extensión de la temporada de un campeonato y otro, mientras la temporada de MotoGP de 2018 contó con 19 carreras, comprendidas entre el 18 de marzo y el 18 de noviembre, el campeonato de *Supersport300* sumó un total de 8 carreras comprendidas desde el 15 de abril hasta el 30 de septiembre. El recuento de publicaciones sobre ambos pilotos se ha llevado a cabo a raíz de las fechas antes citadas. Otra circunstancia que puede explicar la diferencia en el número de publicaciones es la de la repercusión mediática que tienen ambos campeonatos, mientras que MotoGP es el campeonato del mundo de motociclismo más mediático, la categoría de *Supersport300* está incluida en el segundo campeonato más mediático a nivel internacional, sin embargo, se trata de una categoría inferior y prácticamente nueva, ya que se fundó en 2017.

Por último, resulta interesante ver el progreso mediático de la figura de Ana Carrasco dentro del diario *Marca* tras hacerse con el campeonato del Mundo. Para ello, se tendrá en cuenta tanto las veces que se ha publicado alguna información sobre ella, como el espacio que han ocupado estas informaciones.

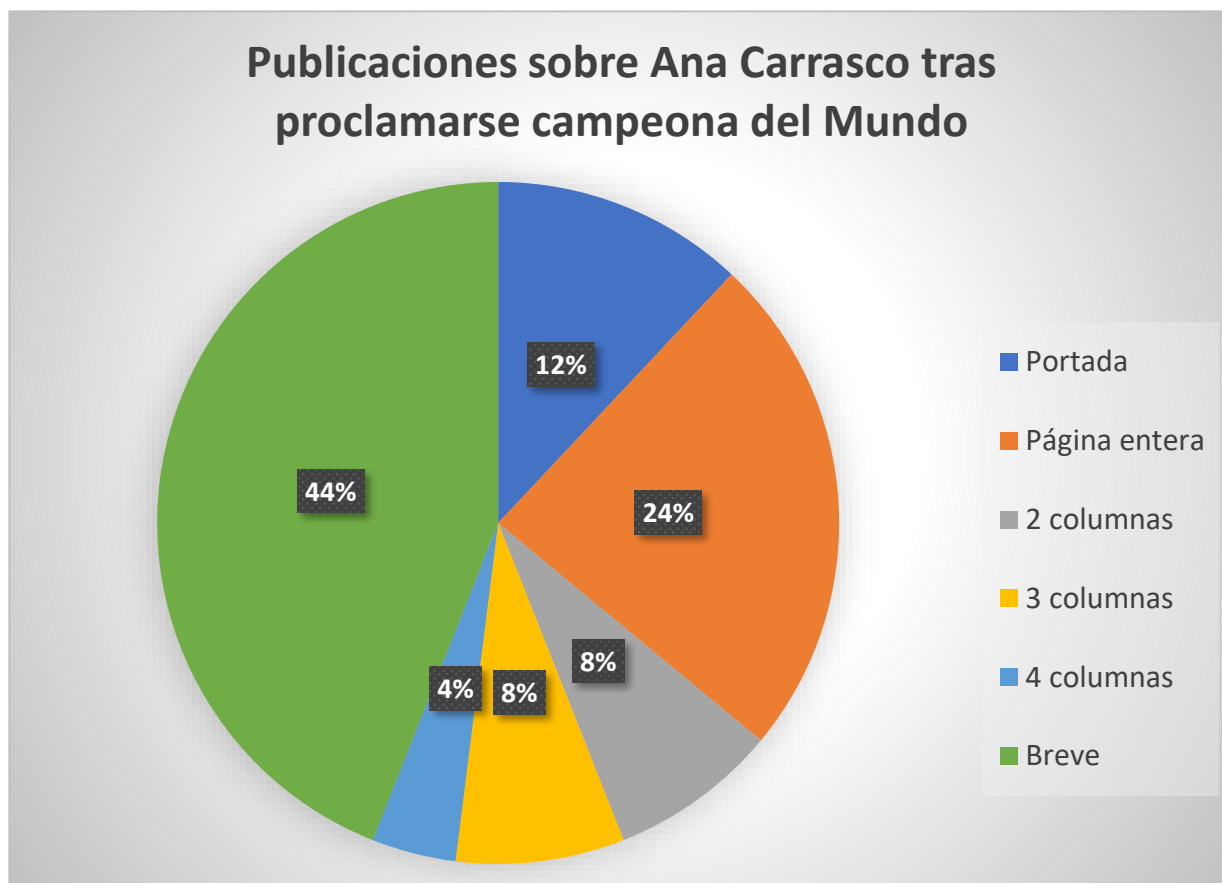


Gráfico circular de elaboración propia. Datos extraídos de la hemeroteca del diario *Marca*.

Desde que se proclamó campeona el 30 de septiembre de 2018, el diario deportivo *Marca* ha lanzado 25 publicaciones en las que se habla de Ana Carrasco como figura principal o coprotagonista. Como se puede observar en el gráfico, el 44% de las publicaciones son breves, lo que resulta una mayoría, el 24% son noticias y entrevistas que ocupan una página entera, el 12% de veces, Ana Carrasco ha salido en portada, a pesar de que sea en miniatura, el 8% son noticias de dos columnas, otro 8% son de tres columnas y tan solo un 4% son publicaciones que ocupan cuatro columnas.

6.2.2. Análisis cuantitativo del diario *Mundo Deportivo*



Gráfico de elaboración propia. Datos recogidos de la hemeroteca del diario *Mundo Deportivo*.

Las publicaciones en este diario deportivo han dependido mucho de los resultados de la murciana, la noticia que aparece en mayo se corresponde a la victoria obtenida en el Gran Premio de Reino Unido, el 27 de mayo, mientras que las tres de septiembre hacen referencia a las carreras que tuvo la oportunidad de hacerse con el título y, por último, la noticia del 1 de octubre se corresponde al logro del título.

Aparición de Ana Carrasco en las publicaciones sobre *Supersport300*

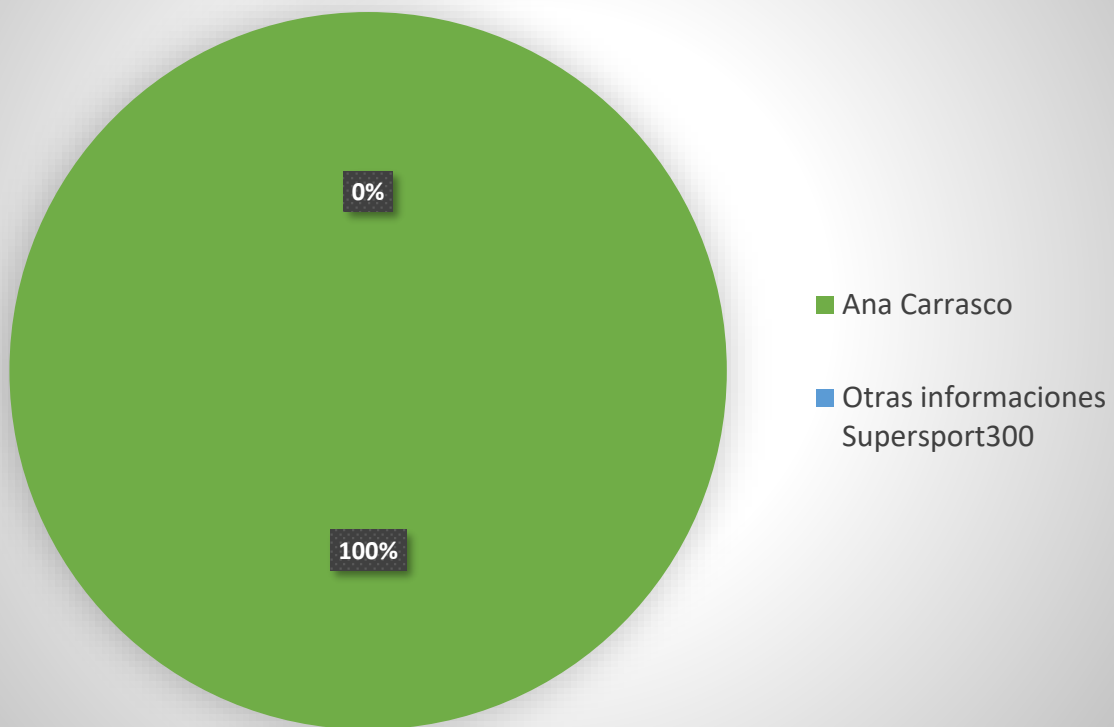


Gráfico de elaboración propia. Datos recogidos de la hemeroteca del diario *Mundo Deportivo*

En este diario deportivo todas las informaciones que aparecen sobre la categoría pequeña de Superbike, *Supersport300*, son las mismas en las que aparece Ana Carrasco, por lo que el 100% de las publicaciones están protagonizadas por ella a pesar de que otros pilotos españoles también consiguieron resultados victoriosos durante esa misma temporada.

Gráfico comparativo entre publicaciones de Ana Carrasco y de Jonathan Rea

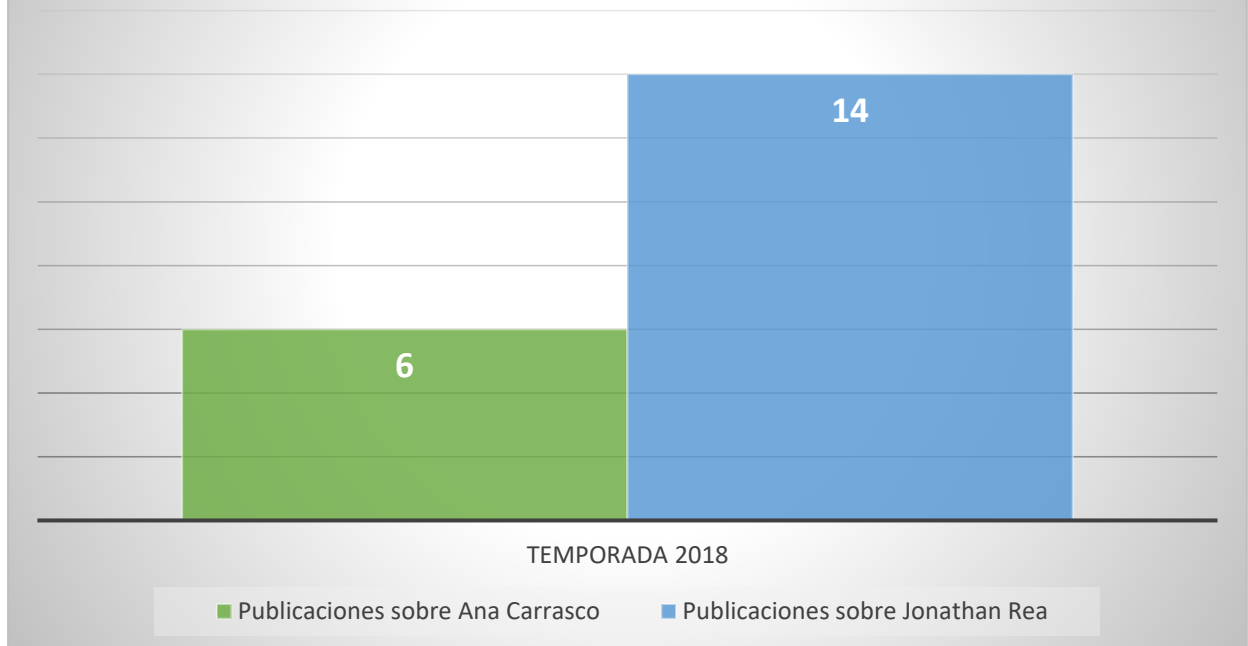


Gráfico de columnas comparativo de elaboración propia. Datos extraídos de la hemeroteca del diario *Mundo Deportivo*

En este caso, tras analizar el número de veces que aparece en *Mundo Deportivo* el piloto británico Jonathan Rea, quien más títulos de Superbike tiene en la categoría máxima (5), y Ana Carrasco durante la temporada de 2018 el resultado es distinto. Esta vez son más las publicaciones dedicadas a Rea (14) en concreto y a la categoría de Superbike en general. Ana Carrasco tan solo aparece en 6 ocasiones en este diario deportivo.

Gráfico comparativo de las publicaciones sobre Ana Carrasco y Marc Márquez

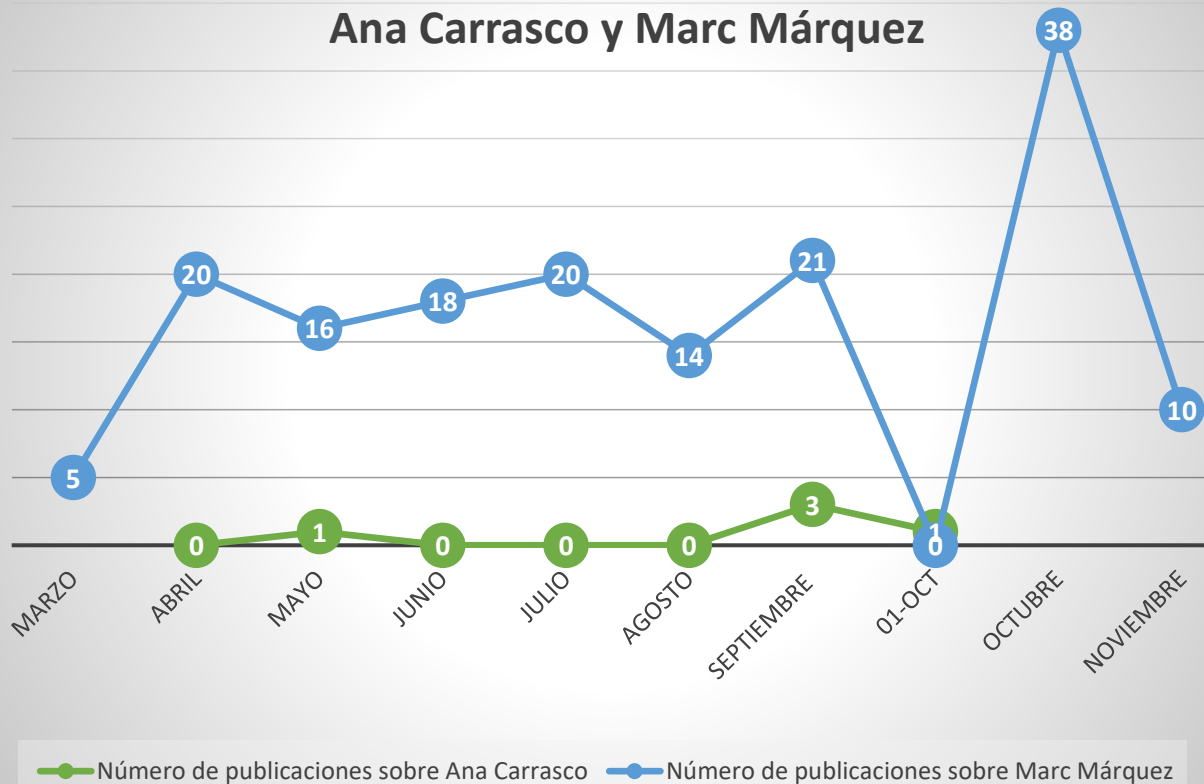


Gráfico comparativo de elaboración propia. Datos obtenidos a través del estudio de la hemeroteca del diario *Marca*.

En el gráfico de arriba se puede observar la diferencia que separa el número de publicaciones en *Mundo Deportivo* sobre Ana Carrasco con el número de veces que ha sido protagonista Marc Márquez durante la temporada de 2018 en la que ambos salieron campeones del Mundo. Como se ha explicado anteriormente, influye el factor del tipo de

campeonato, MotoGP tiene más prestigio que Superbike, y el tipo de categoría, mientras Ana Carrasco compite en la categoría pequeña, el de Cervera lo hace en la categoría reina.

En ambos casos podemos observar que el número de publicaciones aumentan una vez que los dos logran el título, en el caso de Carrasco en septiembre, y en el caso de Márquez en octubre.

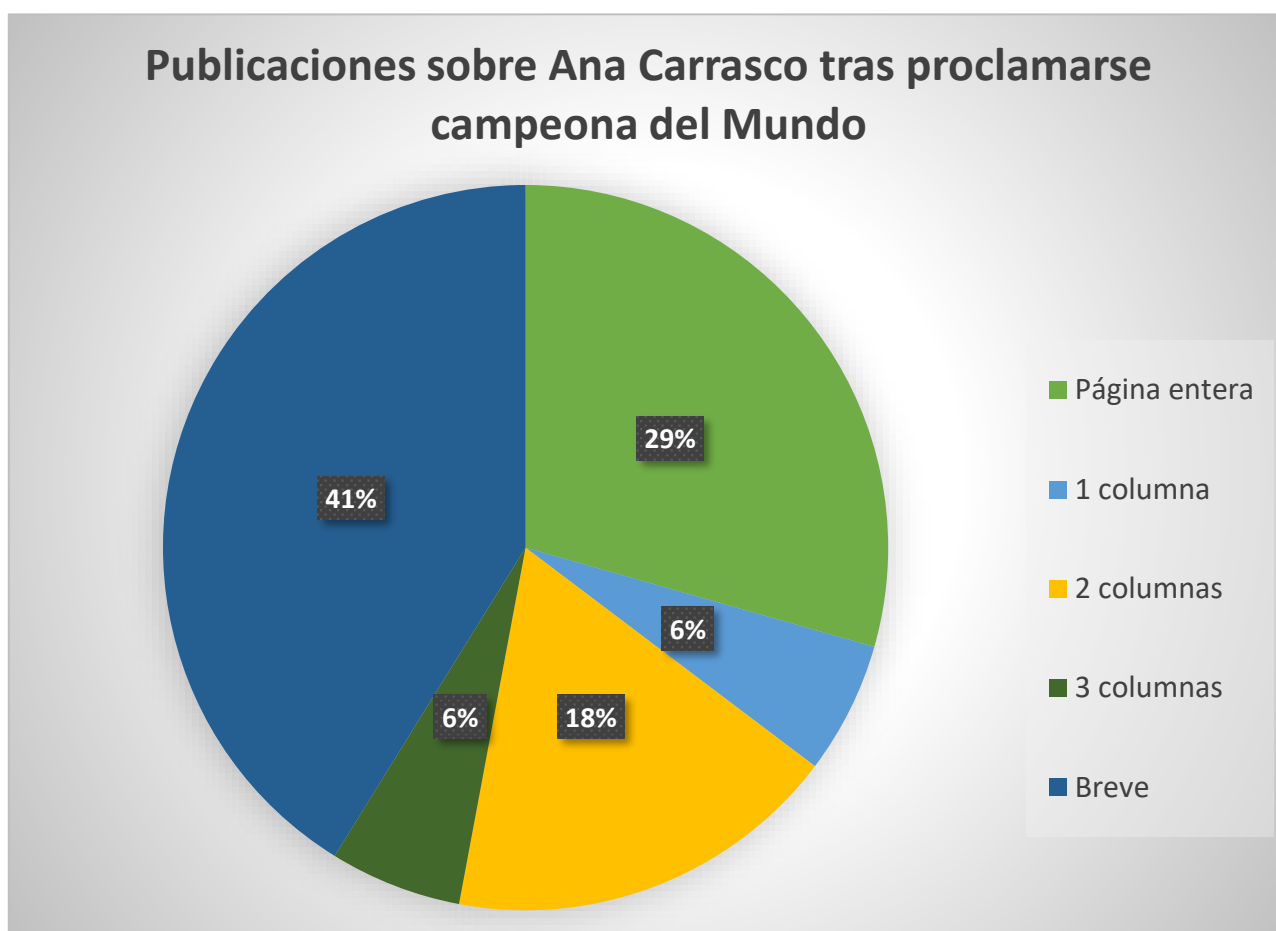


Gráfico circular de elaboración propia. Datos extraídos de la hemeroteca del diario *Mundo Deportivo*.

Después de que Ana Carrasco se proclamara campeona del Mundo el 30 de septiembre, el diario de deportes *Mundo Deportivo* ha publicado 17 noticias sobre la murciana hasta la fecha actual, 29 de mayo de 2020. A pesar del logro del campeonato, se puede observar que no ha aparecido ninguna vez en portada. La manera más recurrente que usa el diario para publicar noticias sobre Ana Carrasco es a través de breves (41%). En contraste con lo anterior, el 29% de las publicaciones sobre la piloto ocupan una página entera, la tercera

forma más utilizada es a través de noticias a dos columnas (18%). Por último, se emplea de igual manera las publicaciones de una y de tres columnas (6%).

7. Resultados

Después de haber hecho un estudio más bien práctico y visual, cabe destacar los resultados más trascendentales para los objetivos que se pretendían conseguir desde el primer momento.

En cuanto al crecimiento de la participación tanto de mujeres como de pilotos españoles en el campeonato de Superbike, se ha podido ver un pequeño crecimiento que, a pesar de no ser un gran paso, es un gran avance en cuanto a apertura, aceptación e igualdad.

Por un lado, con la ayuda de las tablas elaboradas en el punto 5, donde se estudiaba el número de mujeres y de pilotos españoles que han participado desde 2017, temporada en la que se inició Ana Carrasco en el campeonato, hasta 2019, temporada posterior a convertirse en campeona del Mundo, se puede estudiar la evolución de la participación de ambas variantes con el siguiente resultado:



Gráfico lineal comparativo de elaboración propia. Representación de la evolución de participación de pilotos femeninas y españoles.

En el gráfico se puede observar el continuo crecimiento de ambas variables, destacando el porcentaje de crecimiento de las mujeres desde la temporada en la que Ana se convirtió en campeona.

Para mostrar la significancia de estos números con respecto al total de participantes, en los siguientes gráficos es posible ver el porcentaje que representa cada variable:



Gráfico circular de elaboración propia. Representación de pilotos femeninas y españoles sobre el total de participantes en 2017



Gráfico circular de elaboración propia. Representación de pilotos femeninas y españoles sobre el total de participantes en 2018.

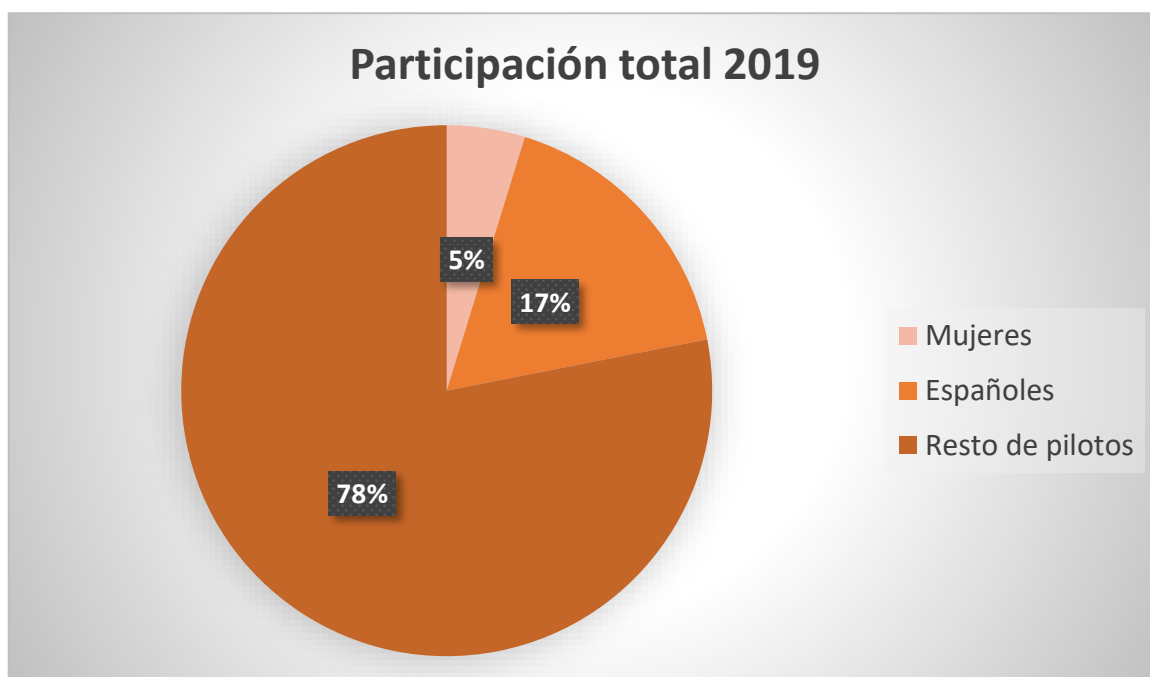


Gráfico circular de elaboración propia. Representación de pilotos femeninas y españoles sobre el total de participantes en 2019.

A pesar del constante crecimiento tanto de pilotos femeninas, sobre el total de participantes sigue representando un bajo porcentaje, llegando a ser el 5% el más elevado, sin embargo, echando la vista atrás resulta un porcentaje muy significativo. En cambio, el número que representa a los pilotos españoles que, de la misma manera no cesa el crecimiento, viene siendo un alto porcentaje para un campeonato internacional donde participa pilotos de todo el mundo.

Por otro lado, una vez vistos los gráficos que han resultado del estudio de los dos diarios deportivos a lo largo del punto 6, se pueden esclarecer varias diferencias entre ambos. En la siguiente tabla se expondrán las diferencias a nivel cualitativo entre los dos periódicos, resaltando tres cualidades en concreto: el emplazamiento de la noticia, el género de esta y el tipo de titular empleado.

CUALIDADES	MARCA	MUNDO DEPORTIVO
Página par	6	3
Página impar	7	2
Género informativo	7	5
Género interpretativo	5	0
Titular informativo	5	5
Titular testimonial	1	0
Titular expresivo	6	0
Titular apelativo	1	0

Tabla de elaboración propia. Comparación a nivel cualitativo de ambos diarios deportivos.

A pesar de ver un número mayor de publicaciones en el diario *Marca*, se ve una clara diferencia en el tipo de contenido que aporta un diario con respecto al otro. Como se mencionó al principio del punto del análisis cualitativo, el emplazamiento de la noticia, es decir, el tipo de página en el que está situada es importante ya que las impares siempre se ven más que las pares, por lo que las noticias a las que dotan de más importancia suelen estar situadas en páginas impares. En ese ámbito, en el diario *Marca* ubica mayormente las publicaciones sobre Ana Carrasco en páginas impares, al contrario de lo que sucede con el diario *Mundo Deportivo*.

Por contraste, *Mundo Deportivo* ofrece en su totalidad publicaciones de género informativo frente a los números de *Marca*, que deja unas cifras más dispares, que, aunque predomine lo informativo, casi la mitad de las publicaciones son interpretativas. Esto puede traducirse en la seriedad que le da un medio u otro, sin embargo, en muchos casos, cuando un periodista experto ofrece su punto de vista sabiendo términos técnicos sobre la materia, puede resultar de gran ayuda para el espectador por los dotes didácticos.

En último lugar en cuanto al análisis cualitativo, además del contenido también es importante conocer el tipo de titular que representa ese contenido. Es como la presentación a lo que se va a leer, lo que hace decidir al lector si leerlo o no. Nuevamente, el diario *Mundo Deportivo* dedica en su totalidad titulares informativos, mientras que el diario *Marca* tiene un mayor número de titulares expresivos que informativos, con una publicación que incluye un titular testimonial y otra con un titular apelativo. Con los titulares expresivos, muy extendidos en la prensa deportiva, lo que se pretende es manifestar un estado de ánimo, invitando así al lector pudiendo identificarse con la publicación. El testimonial acerca al individuo del que se habla al público que lo lee a través de frases dichas por él mismo ha dicho, de esta manera se puede conocer mejor al protagonista o sus pretensiones. En cambio, el titular apelativo huye de lo informativo y su única función es llamar la atención del lector.

Por otra parte, nos encontramos con el análisis cuantitativo, esencial para ver el seguimiento que se ha hecho de Ana Carrasco durante la temporada en este preciso caso, aunque también ha servido para observar el alcance mediático al que se ha sometido tras el logro del título.

Progreso de publicaciones sobre Ana Carrasco durante la temporada de 2018

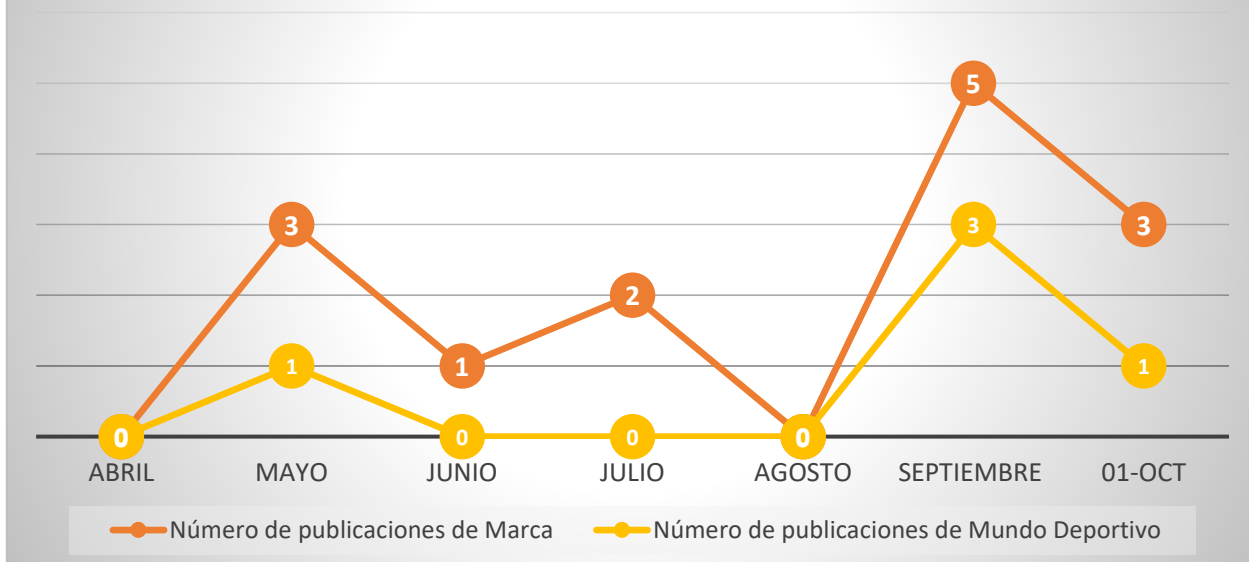


Gráfico comparativo de elaboración propia. Número de publicaciones durante la temporada 2018 de ambos diarios.

Este gráfico muestra la diferencia en el seguimiento de la trayectoria de Ana Carrasco durante la temporada en la que se proclamó campeona del mundo entre un periódico y otro. A pesar de que tuvieron un comienzo similar en el que no se dio información ninguna sobre la murciana ni sobre el campeonato, a raíz de la primera victoria el diario *Marca* tuvo un seguimiento más regular sobre la piloto, llegando a salir en portada el día posterior a la consecución del título, algo que no sucedió en *Mundo Deportivo*, donde tan solo aparece una publicación en el interior del periódico.

Tras la diferencia de resultados que hemos visto sobre la temporada de 2018, de igual manera es conveniente mostrar la efectividad de publicaciones que han visto la luz sobre Ana Carrasco tras su logro a través de la siguiente tabla de elaboración propia:

	<i>MARCA</i>	<i>MUNDO DEPORTIVO</i>
PORTADA	3	0
PÁGINA ENTERA	6	5
UNA COLUMNA	0	1
DOS COLUMNAS	2	3
TRES COLUMNAS	2	1
CUATRO COLUMNAS	1	0
BREVES	11	7
TOTAL	25	17

El total de publicaciones de un diario y otro ya habla por sí mismo, nos volvemos a encontrar que el diario *Marca* hace más hincapié en las publicaciones sobre la piloto murciana que el diario *Mundo Deportivo*. A pesar de que esa variante ya sea bastante definitoria también lo es el tipo de publicación que se hace. La información más importante que publica un periódico siempre va a ir en portada, lo mismo ocurre con los diarios deportivos y, en este caso, se le ha dado esa importancia en tres ocasiones, todas ellas a través de *Marca*. No obstante, en ambos periódicos la manera de informar sobre Ana Carrasco que más predomina es a través de breves, suelen ser informaciones que ocupan los laterales de las páginas, nunca el centro y que tan solo invaden unas líneas, por lo que ahí se sitúan las informaciones que les resulta menos trascendentes. Sin embargo, cabe destacar también la segunda manera en la que aparece estas publicaciones, a través de páginas enteras, método que se utiliza para las noticias, entrevistas o reportajes que los editores consideran de relevancia para el público.

8. Conclusiones

Después de haber realizado el estudio y teniendo en cuenta los objetivos que se lograban conseguir se pueden extraer varias conclusiones.

Por una parte, en cuanto a la trayectoria de Ana Carrasco se puede destacar la importancia que supone tener un buen equipo detrás. Como se ha referido en apartados anteriores, el motociclismo siempre se ha visto como un deporte individual, al fin y al cabo, es tan solo el piloto el que conduce la motocicleta. Sin embargo, viendo la carrera deportiva de la murciana, se ha podido comprobar que los resultados que había obtenido en el Campeonato del Mundo en la categoría de Moto3 no se corresponden en absoluto con los logrados en *Supersport300*, del campeonato de Superbike. Y esto no ha ocurrido por tratarse de un campeonato inferior y con menos competitividad, de hecho, el potencial de la motocicleta es superior, sino que se trata del equipo que tenía detrás.

La propia piloto reconocía en la entrevista concedida que lo que le faltó en Moto3 para dar un paso firme como hizo en 2018 fue un equipo que le brindara apoyo y medios suficientes y competitivos. No obstante, no es la única conclusión que se puede sacar de su carrera deportiva. Se trata de un deporte que es preciso comenzar a practicar desde una temprana edad, en el caso de Ana, a los tres años ya estaba encima de la motocicleta. Es un proceso importante porque es esencial coger la base, perdiendo el miedo, ya que se trata de una edad en la que la percepción del miedo es muy distinta, casi carente.

Este último concepto es fundamental para entender la evolución por la que debe pasar un piloto hasta llegar a la élite. Como se ha visto, en España tenemos un campeonato que se puede calificar como la puerta principal para acceder al Campeonato del Mundo de Motociclismo, el FIM CEV. Campeonato por el que pasó la piloto murciana dejando buenos resultados a su espalda, pero que no le sirvió para tener la oportunidad que otros oponentes han tenido y que ahora se encuentran en la élite del motociclismo.

Tras las diferentes entrevistas realizadas tanto a la piloto como a periodistas que llevan vinculados al mundo del motociclismo varios años, se puede concluir en este punto que la mayoría llegan a la misma cuestión, en la época en la que Ana Carrasco competía en Moto3 los equipos aún no estaban tan concienciados de la igualdad de oportunidades, de tener una mujer entre los mejores equipos. Algo que, con la demostración de la piloto murciana ha cambiado, la perspectiva de los *sponsors* y de los equipos es otra, una perspectiva inclusiva.

Por otro parte, a través de las tablas que muestran los pilotos que han participado en las temporadas de 2017, 2018 y 2019 en el campeonato de Superbike, se ha podido demostrar un ligero, aunque significativo, crecimiento tanto por parte de la inscripción de pilotos españoles como femeninas.

En cuanto a los pilotos españoles, no está probado que sea por el paso de Ana Carrasco, no obstante, hay un incremento tras el histórico logro. La campeona de *Supersport300* ha mostrado una alternativa al Campeonato del Mundo y muchos lo han seguido, pilotos como Marc García, Manuel González o Miquel Pons que, al igual que Ana, han pasado por el CEV sin tener la posibilidad de llegar al Mundial.

Como se ha referido anteriormente, el éxito de Ana Carrasco ha servido de inspiración ya no solo para las mujeres que son piloto y que no se habían atrevido antes a participar en una categoría mixta, sino que también proporcionado a los equipos de alta competición otra manera de pensar y otro tipo de apuesta, ha hecho posible que se tenga como rival directo para el campeonato a una mujer, de la misma manera que ha conseguido que se renueven los equipos, integrando también a mujeres entre los mecánicos como es el caso de Mara Soto, mecánica de Ana Carrasco.

Por último, sobre el tratamiento informativo que han ofrecido los diarios deportivos *Marca* y *Mundo Deportivo* es posible extraer varias deducciones. En primer lugar, se puede afirmar que a Ana Carrasco le ha hecho falta ganar un campeonato del mundo para salir en portada, aunque se haya producido en pocas ocasiones y sin acapararla toda entera. De hecho, ya no solo lo ha necesitado para que salga en portada, sino que también para que se hable de ella, para que se hagan reportajes, entrevistas y noticias más extendidas sobre ella.

A pesar de que la misma piloto haya reconocido en la entrevista que el hecho de conseguir el título ha marcado un antes y un después en el tratamiento mediático sobre ella, los estereotipos aún siguen ahí. El periodismo es una herramienta esencial para que se cambie todas las injusticias del mundo, desde el trato desigualitario entre hombres y mujeres, hasta el racismo predominante hacia las personas negras. Por ello mismo, estaría muy justificado que los propios medios de comunicación comenzaran el cambio, dejaran de calificar los deportes como “deportes de hombre” o “deportes de mujeres”. Esto va desde el titular hasta el detalle más pequeño, pasando por la elección de la fotografía.



Enviado especial
Jaime Martín. N Magny-Cours

Felipe VI @CasaReal 30 de septiembre
Las deportistas españolas rompen moldes. Ana, primera mujer que gana un mundial de motociclismo. ¡Muchas felicidades!

1 PUNTO. COMO EN 2017 es la distancia por la que se ha decidido el título de Supersport300 en sus dos años de vida. El español Marc García ganó el año pasado por la misma distancia al italiano Alfonso Coppola.

motos. Todo ayuda. "Ana tenía mucha presión y la ha aguantado muy bien porque en estas últimas carreras, no ha sido muy fácil. La presión a la que está sometida una chica es distinta a la de los chicos por la que les viene de los medios y lo que se autopresionan ellas. Y Ana se presiona mucho: no se conforma con un tercero o un segundo, quiere un primero. Estoy muy contento de todo el trabajo que ha hecho, muy orgulloso, lo ha gestionado muy bien. Es algo que tiene para toda su vida", analizaba. De aquí a la eternidad.

ORGULLOSA
Pero, por encima de todo, Ana, que sigue estudiando derecho y repetirá certamen la próxima temporada, logró que el 30 de septiembre de 2018 pase a la historia como el día en el que una mujer ganó por primera vez un Mundial de velocidad a nivel individual. Ella, fiel a sí misma, le resta importancia. "Estoy contenta por ser campeona del mundo, pero no por ser mujer. Yo siempre pienso como piloto. Sé que esto es importante para las mujeres en este mundo. Si hemos podido lograr este resultado, seguro que para el futuro será más fácil para otras chicas. Estoy orgullosa de poder ayudar de esa manera. Mi único objetivo es lograr resultados como piloto, pero me alegro si puedo ayudar a alguien a que pueda estar aquí", aseguraba con modestia. Millón de dólares baby.

La lluvia de felicitaciones le abrumaba: los Márquez, Maverick Viñales... hasta el presidente del Gobierno. Unos agradecimientos muy especiales fuera de los créditos.

Dentro del circuito, hasta Jonathan Rea, el mejor de la historia de Superbikes, se fue a aplaudirla a pie de podio. "Enhorabuena, una grande, súper", le lanzaba antes de unirse al coro de sus mecánicos que vociferaban: "Ana, Ana". Aclamada por crítica y público.

Y es que hasta para Superbike es excelente. "Ha hecho historia. Es algo muy bonito, para estar presente, una satisfacción. Cualquiera podía ganar porque ha sido una carrera de nervios, pero es justa vencedora. Chica o chico, ganar un Mundial es la leche. Que lo disfrute", valoraba para MARCA Gregorio Lavilla, director deportivo del certamen y campeón del Británico de SBK. De Oscar. ■

“Estoy contenta por ser campeona mundial, pero no por ser mujer”

“Me alegro si para el futuro es más fácil para otras chicas”

ANA CARRASCO PILOTA KAWASAKI

RESULTADOS

Super Sport 300
MAGNY-COURS

Clasificación: 1. Daniel Valle (Yamaha), 2. Mika Pérez (Kawasaki) a 0,250, 3. Manuel González (Yamaha) a 0,250, 4. María Herrera (Yamaha) a 0,300, 5. L. González (KTM) a 1,200, 11. Ana Carrasco (Kawasaki) a 2,400.

Aviadora al Mundial: 1. Ana Carrasco (11 puntos), 2. Mika Pérez (2), 3. Scott Denner (Holanda) (0).

Ana Carrasco en SSP300: Títulos: 1. Carrera: 11, Victorias: 3, Podios: 3, Poles: 2 y Vueltas rápidas: 4.



FIRMA INVITADA
María Herrera

ESTO NOS ABRE LAS PUERTAS A LAS MUJERES

Sinceramente, enhorabuena Ana. Durante todos estos años has trabajado mucho para tener un equipo bueno, uno que te diera mucha confianza para trabajar. Este año, sin duda, lo has conseguido.

Nos conocemos desde hace mucho tiempo, han sido muchas horas y días compartiendo pista, compitiendo juntas, y también fuera de ella. Eres muy simpática y siempre estás haciendo bromas.

ESTO VA SE TE QUEDA CONTIGO, ESPERO QUE SUBAS DE CATEGORÍA Y PUEDAS EVOLUCIONAR mas. En eso nos parecemos y has hecho todo más fácil. Nos lo pasábamos muy bien cada vez que nos encontrábamos y hasta fuimos juntas a la Expo de Zaragoza. Tu familia me cae súper bien y ha sido siempre un placer tratar con ellos. A decir verdad, debo decir que te tengo mucho cariño.

Lo que has logrado es estupendo. Tu título nos abre las puertas a las mujeres. En el sentido de que si un equipo realmente confía en ti y te pone todas las armas, una mujer puede ganar a los chicos tanto como cualquier otro piloto. Es todo positivo para todas nosotras.

Tu futuro sólo lo sabes tú, pero, a nivel personal, me gustaría que subieras de categoría y pudieras evolucionar. Si ya has ganado una prueba de Supersport300, es que hasta se te queda pequeña esta categoría. Disfruta, te lo has ganado. ■



Ana y María en 2013.



Lola Sanz, 19 veces campeona del mundo FIM.

Pioneras en cambiar la historia

ANA CARRASCO ES LA ÚLTIMA ENTRE LAS MUJERES QUE ROMPIERON ESTEREOTIPOS

MÓNICA DEL VALLE
MADRID

Ana Carrasco es, a sus 21 años, el último ejemplo de que las mujeres pueden competir en deporte de élite en igualdad de condiciones con los hombres. La marplatense es una más entre todas las féminas que rompieron barreras y estereotipos.

RALLIES: DE PAT MOSS A MICHELE MOUTON

La hermana del famoso **Stirling** ganó cinco veces el europeo de rallies fementino en los 50 y 8 veces el Montecarlo de damas. Mientras, **Mouton** es el gran emblemático: sigue siendo la única mujer que ha ganado una prueba del Campeonato del Mundo de Rallies. En 1981 venció el San Remo y terminó subcampeona del mundo con Audi en 1982. En total ganó cuatro pruebas más y la mítica subida al Pikes Peak en el 85.

RAIDS: REINAS DEL DAKAR, LAIA Y KLEINSCHMIDT

Lola Sanz rompió barreras primero en el trial y luego en los raids. 13 títulos mundiales de trial femenino, 10 europeos, seis en el Trial de las Naciones, ocho victorias en el Trofeo Femenino del Rally

Dakar (motos) y cinco títulos mundiales de enduro fementino. Aunque asegura que "ahora mismo es imposible que una mujer pueda ganar el Dakar en motos", de lograrlo alguien sería ella. La alemana **Jutta Kleinschmidt** fue la primera mujer en ganar el Rally Dakar en categoría absoluta. Lo hizo en 2001 con Mitsubishi por delante de Hiroshi Masuoka, Jean-Louis Schlesser y Jose María Servia.

MOTOS: PIONERAS TAMBIÉN ESPAÑOLAS

La primera pionera fue **Beryl**



Daniela Patrick durante el podio de un anuncio.

Swain, primera mujer en participar en una prueba del Mundial de Motociclismo y en acabar una carrera mundialista, la Isla de Man en 1962. A la par que **Mary McGee**, primera mujer en competir en carreras de motos y motocross en Estados Unidos. **Taru Rinne** fue la primera piloto en puntuar en un Gran Premio (Francia 1988) y aún es la mejor en partrilla (2ª en Alemania 1989). **Katja Poenagen** la única en lograr puntos en 250cc en 2001 mientras **Gina Boverdi** es la primera y única mujer que ha participado en la categoría retina, en 500cc en Francia 1982. En sidecars, la finlandesa **Kristi Kalmistinen** fue la primera campeona FIM en categoría absoluta en 2016.

Mona Rowell fue la primera española en competir en el Mundial (Moto2, Holanda 2011) y la propia **Ana Carrasco**, la primera en puntuar en Moto3 (Sepang 2013).

LA FÓRMULA 1 ES DE MARÍA TERESA Y LELLA LOMBARDI

La italiana fue la primera mujer en conducir un monopla de Fórmula 1 (1958), disputando cinco Grandes Premios, mientras que **Lella Lombardi** es la única que ha logrado puntuar (0,5 puntos del sexto puesto en el Gran Premio de España de 1973). **María de Villota** fue la primera española en probar un F1 (2011).

DANICA ES EL TECHO

Millonaria, modelo y gran piloto, **Danica Patrick** fue la primera en ganar una carrera en la IndyCar (2008) y rozar las 500 millas de Indianapolis, donde finalmente fue tercera. En 1930 **Odette Siko** y **Marguerite Marcuse** fueron las primeras en las 24 Horas de Le Mans, **Dezré Wilson** ganó dos carreras del Mundial de Resistencia de 1980 y **Simona de Silvestro** se puntuó en la Fórmula E (2016).

Este es un buen ejemplo de ello, para hablar de los logros de las mujeres, esta no es la mejor manera de hacerlo ya que la foto en la que aparece Danica Patrick, expiloto de automóviles, sale maquillándose, una práctica siempre vinculada a las mujeres, vinculado al sexismo, al estereotipo de siempre mirar por el físico. De esta manera, pierde credibilidad todo lo escrito. El ejemplar se corresponde al diario *Marca*, en las páginas dedicadas al campeonato logrado por Ana Carrasco.

Como confirman gran parte de los entrevistados, para erradicar esto hace falta tiempo, tiempo para acabar de concienciar a la sociedad, para desvincularnos de los estereotipos, para dejar de calificar los deportes de un género u otro.

En definitiva, se ha podido comprobar a través de este proyecto y los estudios hechos para el mismo, que Ana Carrasco ha podido llegar a lo más alto por ella misma, con trabajo y esfuerzo como ella misma reconoce, sin que nadie haya movido hilos para estar en ese equipo, huyendo así del denigrante prejuicio que surge cuando una mujer logra algo histórico, huyendo de ese “algo habrá hecho”. Por otra parte, también se ha confirmado que la trayectoria de la piloto ha marcado la de muchos otros pilotos, haciendo que estos se sientan inspirados e inspiradas para participar en ese mismo campeonato. Y, por último, ha sido fundamental para que se informe sobre el motociclismo más allá del Campeonato del Mundo de Motociclismo y, sobre todo, para que se informe sobre su carrera deportiva de otras muchas.

9. Bibliografía

9.1. Libros, tesis doctorales y artículos de revista

- Rojas, J.L. (2017). *Periodismo deportivo de manual*. Valencia, España. Tirant Humanidades.
- Sobrados, M. (2013). *Presente y futuro en el periodismo especializado*. Madrid, España. Fragua
- Cagigal, J.M. (1975). *El deporte en la sociedad actual*. España. Editorial Magisterio S.A.
- Elias, N. y Dunning, E. (1992). *Deporte y ocio en el proceso de civilización*. México. Fondo de Cultura Económica.
- Salvador, J.L. (2006). *El deporte en Occidente: Historia, Cultura, Política y Espacios* (tesis doctoral). Universidade da Coruña, La Coruña, España.
- Uría, J. (2009). Los deportes de masas en los años veinte. Fútbol, élites simbólicas e imágenes de modernidad en España. *Sociología, ciencias sociales e historiografía del fútbol español*, (nº 6), 155-212.
- Sainz de Baranda, C. (2013). Orígenes de la prensa diaria deportiva: El Mundo Deportivo = Origins of the Spanish Sport Newspapers: El Mundo Deportivo. *Materiales para la historia del deporte*, (nº 11), 7-27.
- Pujadas, X. y Santacana, C. (2012). Prensa, deporte y cultura de masas. El papel del periodismo especializado en la expansión social del deporte en Cataluña hasta la guerra civil (1890-1936). *Historia y Comunicación Social*, (nº 17), 141-157.
- Altabella, J. (1987). Historia de la prensa deportiva madrileña. En Zabalza, R. (Ed.) *Orígenes del deporte madrileño. Condiciones sociales de la actividad deportiva. 1870-1936 (Vol. I)*. (169-226). Madrid, España. Consejería de Educación, Dirección General de Deportes.
- Alcoba, A. (1993). *Cómo hacer periodismo deportivo*. Madrid, España. S.A. Ediciones Parainfo.
- Berasategui, M.L. (2000). Datos para la historia de la prensa deportiva en Cataluña. *Revista General de Información y Documentación. Volumen 10* (nº 1), 153-169.
- López, P. (2011). *Deporte y mujeres en los medios de comunicación. Sugerencias y recomendaciones*. Madrid, España. Consejo Superior de Deportes, D.L.

- González, T. (2011). From dictatorship to democracy in Spain: the iconography of motorcyclist Ángel Nieto. *The International Journal of the History of Sport. Volumen 28* (nº2), 240-252.
- Ensanian, A. (2016). *Discovering the motorcycle since 1867. The History, the culture, the machines*. Estados Unidos. EQUUS POTENTIA PUB.
- López de Aguilera, C. (2008). El nacimiento de la prensa de motor en España. Las primeras revistas del automóvil. *Revista Latina de Comunicación Social* (nº 63), 445-452.
- Thompson, W.E. (2012). Don't call me "Biker Chick": Women motorcyclists redefining deviant identity. *Deviant Behavior. Volumen 33* (nº1), 58-71
- Ferrer, M. y Lluch, G. (2000). *Noticias: Redacción y diseño de prensa*. Valencia, España. Tandem Edicions.
- Yanes, R. (2003). La noticia y la entrevista. Una aproximación a su concepto y estructura. *Ámbitos. Revista Internacional de Comunicación* (nº 10), 1-24.
- Martín, J. (30 de septiembre de 2018). Preparando un milagro. *Marca*, p. 42.

9.2. Páginas web

- Web oficial de Box Repsol (s.f.). Equipo Repsol, Toni Bou. Recuperado de: <https://www.boxrepsol.com/es/equipo-repsol/toni-bou/>
- Web oficial de Laia Sanz (s.f.). Palmarés de Laia Sanz. Recuperado de: <http://laiasanz.com/palmares/>
- Moreno de Carlos, Augusto (2016). Motociclismo, diario y quincenal. *Motociclismo*. Recuperado de: <https://www.motociclismo.es/revistas/motociclismo/articulo/revista-motociclismo-quincenal>.
- Instituto Nacional de Estadística (s.f.). Licencias federadas por sexo y comunidad autónoma según federación. Recuperado de: <http://estadisticas.mecd.gob.es/DeporteJaxiPx/Datos.htm?path=/d1/f1/a2012//10/&file=D1F01002.px&type=pcaxis>
- Tumejoritv.com (6 de marzo de 2020). Ellas, mujeres moteras y pioneras. Recuperado de: <http://blog.tumejoritv.com/mujeres-moteras-pioneras/>
- Como las amapolas (3 de diciembre de 2011). Ingeborg Stoll-Laforge. Recuperado de: <https://comolasamapolas.blogspot.com/2011/12/ingeborg-stoll-laforge-la-primera-mujer.html>

- Motociclo (14 de junio de 2018). Anke Eve Goldmann: belleza, porte y estilo sobre ruedas. Recuperado de: <https://motociclo.com.mx/anke-eve-goldmann-belleza-porte-y-estilo-sobre-ruedas/>
- González, Aitor (23 de abril de 2019). Las mujeres que hicieron historia en el motociclismo. *A la contra*. Recuperado de: <https://alacontra.es/2019/04/mujeres-motociclismo/>
- Alex (s.f.). ¿Quién es Ingeborg Stoll-Laforge? *Cosas de motor*. Recuperado de: <https://www.cosasdemotor.es/quien-es-ingeborg-stoll-laforge/>
- Manfred Mothes (1981). GP Hockenheim 1981. *Highsider.com*. Recuperado de: http://www.highsider.com/textlager/usa_textlager/Bovaird_81_07.htm
- Sánchez, J. (8 de enero de 2020). Faltan 57 días para MotoGP con Taru Rinne, la piloto que impresionó a todos. *Motosan*. Recuperado de: <https://www.motosan.es/motogp/faltan-57-dias-para-motogp-con-taru-rinne-la-piloto-que-impresiono-a-todos/>
- Pasión Biker (s.f.). Gina Bovaird. Recuperado de: <https://www.pasionbiker.com/gina-bovaird/>
- González, Aitor (23 de abril de 2019). Las mujeres que hicieron historia en el motociclismo. *A la contra*. Recuperado de: <https://alacontra.es/2019/04/mujeres-motociclismo/>
- López, R. (16 de junio de 2017). "Me siento fuerte para ser Campeona del Mundo". *Fórmulamoto*. Recuperado de: <https://www.formulamoto.es/zona-competicion/2017/06/17/siento-fuerte-campeona-mundo/18717.html>
- Motociclismo (30 de septiembre de 2018). Ana Carrasco, campeona del Mundial de Supersport300. Recuperado de: <https://www.mundodeportivo.com/motor/motociclismo/20180930/452103945883/ana-carrasco-campeona-del-mundial-de->
- Montoro, S. (28 de septiembre de 2018). Estas son las siete mujeres que han demostrado que el motociclismo no es solo cosa de hombres. *Motorpasión*. Recuperado de: <https://www.motorpasionmoto.com/motogp/estas-siete-mujeres-que-han-demostrado-que-motociclismo-no-solo-cosa-hombres>
- Web oficial de Ana Carrasco (s.f.). Ana Carrasco. Recuperado de: <https://www.anacarrasco.es/>
- Naranjo, E. (13 de noviembre de 2019). Laia Sanz defenderá los colores de GasGas en el Dakar 2020. *Marca*. Recuperado de:

<https://www.marca.com/motor/dakar/2019/11/13/5dcc5a3646163f56458b4658.html>

- Kiara Fontanesi [@kiarafontanesi](1 de marzo de 2020) P.3 en el GP de Inglaterra. Recuperado de: https://www.instagram.com/p/B9MOO11owmj/?utm_source=ig_web_copy_link
- Sport (17 de enero de 2020). Laia Sanz, de récord con su 10º Dakar. Sport.es. Recuperado de: <https://www.sport.es/es/noticias/motor/dakar/laia-sanz-record-10-dakar-cosecutivo-rally-termina-7810867>
- Web oficial de FIM Awards (s.f.) Kiara Fontanesi. <http://fim-awards.com/the-champions/2017/9/22/kiara-fontanesi>
- Armengol, J. (5 de marzo de 2020). Ellas son guerreras: Fontanesi en el podio tras ser madre. Soymotero.net. Recuperado de: <https://www.soymotero.net/ellas-son-guerreras-fontanesi-en-el-podio-tras-ser-madre>
- MotoGP (s.f.). Perfil de Ana Carrasco. Recuperado de: <https://www.motogp.com/es/riders/Ana+Carrasco/>
- Wikipedia (s.f.). FIM CEV International Championship. Recuperado de: FIM CEV International Championship
- MotoGP (s.f.). Resultados y estadísticas. Recuperado de: <https://www.motogp.com/es/Results+Statistics/2014/VAL/Moto3/RAC/World+Standing>
- WorldSBK (s.f.). Resultados. Recuperado de: <https://www.worldsbk.com/es/resultados%20estadisticas>
- Lifona, D. (21 de febrero de 2020). Ana Carrasco: "Pilotar no es masculino ni femenino, es cuestión de técnica y de saber cómo hacerlo". Marca. Recuperado de: <https://www.marca.com/motor/modelos-coches/2020/01/27/5e2ebe3b268e3e57538b45b7.html>
- Bonilla, David (22 de julio de 2011). La pirámide invertida. Bonillaware. Recuperado de: <https://www.bonillaware.com/piramide-invertida>

9.3. Fuentes

- Martín, J. (20 de marzo de 2020), comunicación vía Gmail.
- Florensa, J. (20 de marzo de 2020), comunicación vía Gmail.
- Martín, M. (17 de abril de 2020), comunicación vía Gmail.
- Riveras, E. (4 de mayo de 2020), comunicación vía Skype (videollamada).
- Ruiz, I. (7 de mayo de 2020), comunicación telefónica.
- Carrasco, A. (20 de mayo de 2020), comunicación vía Gmail.

10. Anexo

Entrevista a Jaime Martín, periodista deportivo en Marca

1. ¿Qué le hace falta al mundo del motociclismo para dejar de ser por completo un mundo “de hombres”?

Tiempo. Poco a poco la gente va dándose cuenta de que ellas lo pueden hacer igual o mejor que ellos. Ya no es sólo un mundo de hombres.

2. Respecto a la pregunta anterior, ¿crees que pertenecer a ese “mundo de hombres” sin serlo, perjudica a la hora de conseguir apoyos económicos o sponsors?

(Por ejemplo, en enero veíamos este titular: “Quiero anunciaros que por falta de apoyo económico esta temporada 2020 no participaré en Supersport 300”, refiriéndose a la piloto Beatriz Neila)

¿No les es suficiente con tener resultados? (Pilotos que quedaron por detrás de Beatriz en la clasificación general, sí van a competir esta temporada)

Hay veces que no es sólo cuestión del sexo. También de la suerte (Beatriz se lesionó con gravedad cuando estaba en la Red Bull Rookies Cup y perdió el apoyo económico) o del dinero de la familia o contactos. Esto es para todos.

3. En una entrevista realizada a Ana, extraída de un periódico digital, leemos: “Pilota mejor que muchos hombres y no hay truco” o preguntas como: “¿La moto tiene un lado femenino?”, entre otras frases a destacar. Esto ocurre a menudo. Por ello, planteo la siguiente cuestión, ¿se tiene estereotipado el motociclismo desde el punto de vista periodístico?

Supongo que hay quien lo tiene estereotipado como algo masculino. Será porque lo habitual es ver a hombres, pero creo que, por suerte, se está normalizando todo cada vez más. También desde la prensa.

4. ¿Cómo crees que ha podido influenciar el título mundial conseguido por Ana Carrasco en 2018 al mundo del motociclismo en general? ¿Ha podido influir en la participación femenina?

Seguro que sí. Fue un ejemplo, en todo el mundo, de que una mujer podía competir y ganar a hombres. Tuvo gran repercusión y seguro que animó a muchas chicas a lanzarse a competir.

5. ¿Ha podido suponer este título conseguido por la murciana un punto de inflexión para los sponsors que, en otras ocasiones, se han mostrado reticentes en su patrocinio (o en el de otras mujeres)?

También habrá ayudado. Algunos vieron las cosas de otra manera. Fue positivo en muchos aspectos, también con equipos.

6. En una entrevista que dio Ana Carrasco a El Español, ella decía lo siguiente: “He pasado de ser la chica de la parrilla a ser uno de los pilotos a batir”. ¿Le ha hecho falta a Ana Carrasco ganar el mundial para dar ese golpe sobre la mesa o se tenía en cuenta antes de ser campeona que era uno de “los pilotos a batir”?

Ya antes era vista como favorita, por lo menos por algunos entre los que me incluyo. Otros no la tenían tan en cuenta. Gran error. Ya puntuó en 125cc y mostró su calidad.

7. Por último, ¿Se ha tratado en los medios de comunicación de la misma manera el título conseguido por Ana Carrasco que el que consiguió un año después Manu González? Si es que no, ¿por qué?

No, no se ha tratado igual. Por la simple razón de que el de Ana es más trascendente, va más allá. Fue algo histórico, abrió barreras, dio ejemplo. Hay veces que el deporte incluye más en la sociedad y fue el caso del de Ana, sin menospreciar ni mucho menos al de Manu, que tuvo gran mérito por su juventud y regularidad.

Entrevista a Judit Florensa, periodista de motor en Solomoto y Teledeporte

1. ¿Qué le hace falta al mundo del motociclismo para dejar de ser por completo un mundo “de hombres”?

De entrada, tiempo. El cambio se está produciendo pero va muy despacio. Poco a poco se está normalizando el hecho de ver melenas bajo el casco y eso hace que las futuras generaciones no lo vean como un mundillo ajeno o con barreras.

También es importante tener en cuenta que es una cuestión cultural. El motociclismo suele ser un deporte que, por el motivo que sea, atrae más a los chicos que a las chicas. Igual que hay otros deportes y disciplinas en los que pasa justo lo contrario. Tampoco creo que sea necesario forzar la máquina, simplemente abrirlo para quien quiera, independientemente del sexo.

2. Respecto a la pregunta anterior, ¿crees que pertenecer a ese “mundo de hombres” sin serlo, perjudica a la hora de conseguir apoyos económicos o sponsors?

(Por ejemplo, en enero veíamos este titular: “Quiero anunciaros que por falta de apoyo económico esta temporada 2020 no participaré en Supersport 300”, refiriéndose a la piloto Beatriz Neila)

El tema de los patrocinadores se puede ver de dos formas. Creo que, precisamente por el hecho de ser chica, llama más la atención. Esto hace que, en un momento dado, pueda ser algo más sencillo conseguir algún tipo de apoyo. Pero pienso que es algo más puntual y que es difícil encontrar relaciones de sponsorización a largo plazo. Por otro lado, considero que todavía hay ciertas reticencias a la hora de apostar por una piloto. Todavía cuesta encontrar a gente que confíe en ellas, en su solvencia, en su capacidad de ganar en una categoría mixta. Esto hace que sea difícil conseguir apoyos cuando la cosa se pone ‘seria’ y la piloto en cuestión va progresando y subiendo de categoría.

¿No les es suficiente con tener resultados? (Pilotos que quedaron por detrás de Neila en la clasificación general, sí van a competir esta temporada)

El tema de los resultados es un factor a tener en cuenta, pero no lo es todo. Sobre esta cuestión es importante puntualizar que muchos de estos pilotos - la grandísima mayoría - compiten asumiendo gastos, y que su continuidad en las carreras depende de la cartera de sus padres o, en el mejor de los casos, de un padrino que pague la fiesta. Mientras haya dinero, seguirán en las parrillas de alguna categoría.

3. En una entrevista realizada a Ana, extraída de un periódico digital, leemos: “Pilota mejor que muchos hombres y no hay truco” o preguntas como: “¿La moto tiene un lado femenino?”, entre otras frases a destacar. Esto ocurre a menudo. Por ello, planteo la siguiente cuestión, ¿se tiene estereotipado el motociclismo desde el punto de vista periodístico?

Es posible que en muchos de los casos sea así. Y no creo que vaya a cambiar de un día para otro. Todo necesita su tiempo y esto también. Todavía impacta que, en una categoría en la que se inscriben más de 50 pilotos, la que gane sea una chica. Nunca antes había pasado y hay gente a la que le cuesta digerirlo. Aunque, por otro lado, creo que ya se está viendo como algo más normal. Ahora todo el mundo cuenta con Ana para la lucha por la victoria, en todos los circuitos, cada fin de semana. Cada vez menos gente destaca que Ana sea una chica. Cuando está en pista es un piloto más. Y para el resto de participantes también.

4. ¿Cómo crees que ha podido influenciar el título mundial conseguido por Ana Carrasco en 2018 al mundo del motociclismo en general?

Estoy segura que a más de uno le ha hecho ‘pupita’ pero, en general, ha venido muy bien. La gran mayoría de pilotos de todo tipo de categorías y modalidades, así como gente del paddock en general, se hicieron eco del logro de Ana y del grandísimo impacto de su título mundial. Y creo que la inmensa mayoría lo hacía con total sinceridad. La repercusión fue inmensa y muy positiva.

¿Ha podido influir en la participación femenina?

No creo que el título de Ana haga que las parrillas de todos los campeonatos empiecen a estar repletas de chicas, pero sí que puede ayudar a que las niñas que sientan curiosidad por este mundillo se atrevan a empezar. Si ves que una chica lo ha conseguido, eso te puede animar o motivar a probar alguna disciplina, como el motocross, las minimotos, el enduro o el trial.

5. ¿Ha podido suponer este título conseguido por la murciana un punto de inflexión para los sponsors que, en otras ocasiones, se han mostrado reticentes en su patrocinio (o en el de otras mujeres)?

Sí, desde luego. Hasta ahora seguramente parecía algo arriesgado apostar por una mujer porque nunca ninguna había conseguido algo así. Ana se ha ganado el respeto y la

confianza de las empresas y demás entidades, que ya la ven como un valor seguro. Una prueba de ello la tienes si observas su moto y su equipación. Luce numerosos patrocinadores, y algunos de ellos los arrastra desde hace un par de temporadas. Y es destacable que varios sean sponsors personales, es decir, una muestra de apoyo y confianza directa en Ana, independientemente del equipo en el que esté o de la categoría en la que compita.

6. En una entrevista que dio Ana Carrasco a El Español, ella decía lo siguiente: “He pasado de ser la chica de la parrilla a ser uno de los pilotos a batir”. ¿Le ha hecho falta a Ana Carrasco ganar el mundial para dar ese golpe sobre la mesa o se tenía en cuenta antes de ser campeona que era uno de “los pilotos a batir”?

Lo primero. La categoría de Supersport300 nació en 2017 y, en esa primera temporada, Ana hizo algunos resultados muy destacados. Pero estoy convencida de que, en general, la gente creyó que aquello era flor de un día y no veían la solvencia que demostró posteriormente. Así que el título fue decisivo a la hora de ver ese cambio de consideración respecto a Ana. De todos modos, creo que 2019 fue el año de su confirmación. No revalidó el título de 2018 pero fue, sin lugar a dudas, su mejor temporada. Se clasificó siempre en las primeras filas de parrilla y luchó por la victoria en todas las carreras. El salto de calidad que dio como piloto fue notable. Seguía siendo rapidísima en todos los circuitos, pero mejoró mucho en la gestión de la carrera y en la pelea cuerpo a cuerpo, un aspecto que ha trabajado muchísimo a base de motocross y dirt track.

7. ¿Se ha tratado en los medios de comunicación de la misma manera el título conseguido por Ana Carrasco que el que consiguió un año después Manu González? Si es que no, ¿por qué?

No, ni punto de comparación. Con Manu González pasó lo mismo que con el primer ganador de la categoría en 2017, Marc García. La repercusión que tuvo el título de Ana fue asombrosa. Toda la prensa se hizo eco, no solo la deportiva. Y traspasó fronteras, porque su logro se explicó alrededor del mundo. Eso demuestra lo poco acostumbrados que estamos a ver este tipo de hitos y lo excepcional de la situación. Ana pasó a ser una deportista reconocida, respetada y valorada en todo el mundo. Todavía recuerdo como, una mañana, recibí una petición de la web Cycle World (portal sobre la moto líder en EEUU) en la que me pedía permiso para publicar en su web una entrevista que le hice a Ana para la revista Solo Moto. Aquello me impresionó y me impactó a partes iguales. Me

di cuenta del peso que había cogido Ana en el mundo del motociclismo y de la importancia e interés que estaba generando.

8. Por último, ¿qué supone para ti el lema “Ride like a girl”?

Tengo que reconocer que me encanta ese eslogan. Todo el mundo habrá escuchado alguna vez eso de: corres como una niña, lloras como una niña, eres miedica como una niña... etc. Todo lo malo y débil siempre se tiende a vincular con el género femenino. Y este lema le da una vuelta al asunto, y de forma muy elegante y sutil. Mantiene intacta la expresión, pero ahora el significado es completamente distinto. El ‘correr como una chica’ ha pasado de tener una connotación peyorativa - relacionada con el ir despacio o ser patoso - a enfocarlo de forma opuesta. Ahora significa ir rápido, ser hábil, inteligente, estratega, pelear en igualdad de condiciones y, lo más importante, ganar.

Entrevista a Marc Martín, periodista deportivo en Teledeporte

1. ¿Qué le hace falta al mundo del motociclismo para dejar de ser por completo un mundo “de hombres”?

Que entre todos luchemos contra los machismos y micromachismos, que no dejemos pasar ni una. Y a ello ayuda mucho que chicas logren lo que han conseguido mujeres como Laia Sanz o Ana Carrasco. Dan mucha visibilidad a la mujer y las empodera en el mundo del motor.

2. Respecto a la pregunta anterior, ¿crees que pertenecer a ese “mundo de hombres” sin serlo, perjudica a la hora de conseguir apoyos económicos o sponsors?

(Por ejemplo, en enero veíamos este titular: “Quiero anunciaros que por falta de apoyo económico esta temporada 2020 no participaré en Supersport 300”, refiriéndose a la piloto Beatriz Neila)

¿No les es suficiente con tener resultados? (Pilotos que quedaron por detrás de Beatriz en la clasificación general, sí van a competir esta temporada)

En el mundo del motor y del deporte de alta competición es muy importante estar en el lugar adecuado en el lugar adecuado. Quiero decir que todo se tiene que alinear para que puedas tirar adelante con tu carrera deportiva. Si alguien como Genís Marcó no hubiera acogido en su casa a un tal Fernando Alonso, probablemente no estaríamos hoy hablando

de Alonso como un triple campeón del mundo. O quizá sí, quién sabe. Quiero decir que tus resultados son importantes pero también el entorno que mira por tu futuro deportivo y busca los recursos necesarios para que puedas seguir adelante. Desconozco el caso concreto de Beatriz en este sentido, pero ella ha demostrado capacidades más que suficientes como para merecer un manillar. Y ha superado lesiones, lo que da buena muestra de su resiliencia, consecuencia de su gran pasión por este deporte. Es un mundo injusto a veces.

3. En una entrevista realizada a Ana Carrasco, extraída de un periódico digital, leemos: “Pilota mejor que muchos hombres y no hay truco” o preguntas como: “¿La moto tiene un lado femenino?”, entre otras frases a destacar. Esto ocurre a menudo. Por ello, planteo la siguiente cuestión, ¿se tiene estereotipado el motociclismo desde el punto de vista periodístico?

En mi opinión sí y por eso te decía que hace falta acabar con las ideas preconcebidas. Todo debe ser cuestionado. Y tiene que dejar de ser noticia que una mujer ocupe un cargo en el paddock o sea buena piloto o, simplemente, piloto. Todo se reduce a una cuestión de respeto.

4. ¿Cómo crees que ha podido influenciar el título mundial conseguido por Ana Carrasco en 2018 al mundo del motociclismo en general?

¿Ha podido influir en el aumento de la participación femenina?

Creo que ha influido en el sentido de que ahora las chicas creen que pueden. Hace 30 o 40 años el deporte femenino en España no tenía referentes porque el deporte no gozaba de la visibilidad y difusión actuales. Había casos aislados: Arantxa y Conchita en el tenis, Blanca Fernández Ochoa en esquí... pero actualmente lo bueno es que hay referentes femeninos en muchos deportes. En el caso del motociclismo con Ana Carrasco y Laia Sanz como pioneras en velocidad y raids, respectivamente, las chicas tienen dos grandes espejos donde mirarse. Y son ambas espejos de gran calidad como pilotos y como personas.

5. ¿Ha podido suponer este título conseguido por la murciana un punto de inflexión para los sponsors que, en otras ocasiones, se han mostrado reticentes en su patrocinio (o en el de otras mujeres)?

En el caso de Ana ha despertado un mayor interés por algunas marcas en su persona. La extensión de ese beneficio a otras chicas deberá esperar. Ana ha encendido el interés y

ahora, desde la cantera, se está trabajando con marcas y sponsors para que dentro de unos años se vean los resultados. No es de hoy para mañana, habrá que esperar.

6. En una entrevista que dio Ana Carrasco a El Español, ella decía lo siguiente: “He pasado de ser la chica de la parrilla a ser uno de los pilotos a batir”. ¿Le ha hecho falta a Ana Carrasco ganar el mundial para dar ese golpe sobre la mesa o se tenía en cuenta antes de ser campeona que era uno de “los pilotos a batir”?

Ana ha empezado a “normalizar” la presencia de una chica en la parrilla. Correr contra hombres y ganarlos a todos ha sido necesario para que vean la realidad sin filtros. Para llevar a cabo grandes revoluciones como esta hace falta un detonante y en el caso de Ana fue ganar el mundial de 2018.

7. ¿Se ha tratado en los medios de comunicación de la misma manera el título conseguido por Ana Carrasco que el que consiguió un año después Manu González? Si es que no, ¿por qué?

El título de Ana tuvo más impacto y recorrido por la novedad. Fue histórico que una chica ganara un mundial de velocidad corriendo con chicos porque en el deporte solo pasa en dos o tres modalidades que las chicas y los chicos compitan mezclados. También en la hípica se da esta circunstancia, pero obviamente no es lo normal. Y como hecho histórico tuvo mucha visibilidad.

8. Por último, ¿qué supone para ti el lema “Ride like a girl”?

Supone darle la vuelta a frase. Hemos pasado del “Mujer tenía que ser” en sentido despectivo al “Corre como una chica” para poner en valor las habilidades y capacidades de una chica al manillar de una moto. Que cunda el ejemplo. Esta sociedad necesita más Ana’s Carrasco.

Entrevista a Ernest Riveras, comentarista de MotoGP en DAZN

¿Cómo influye en el consumo de periodismo de motor el paso de la prensa escrita a la televisión?

La televisión ayuda al gran consumo. En un primer momento la TV era el altavoz que solo ofrecía las carreras y las revistas especializadas son las que complementaban esa información, es decir, durante el fin de semana solo veías las carreras, no veías los entrenamientos libres ni las clasificatorias, tenías que esperar a que saliera la revista para que se detallara todo ello, se hacían reportajes y se daban detalles que no tenían lugar en televisión ya que solo transmitían las carreras del domingo. Pero de repente a partir de 2005 y, sobre todo, en 2007 TVE da el paso a dar esa información también. En el último contrato firmado TVE con Dorna (2007-2011) se llega al acuerdo de que haya más productos que tengan que ver con el directo. La televisión empezó a invadir el espacio de las revistas, ya no necesitaba comprar la revista para saber las cosas que no podía ver en TV. Está claro que el peso principal lo llevaban las revistas y el “supermotero” la compraba. No servirían de nada las revistas especializadas si no hubiera el directo de las transmisiones porque la gente no vive de ver las carreras a través de fotos un martes. Los medios escritos pierden tirón sin la televisión, son complementarios. La TV es la locomotora pero quienes han mantenido el nicho han sido los medios escritos.

¿Se puede distinguir dos perfiles de consumidores?

El que compra la revista ha visto la carrera. Pero sí hay gente que solo le gusta el espectáculo y no quiere ir más allá, no quiere saber cómo funcionan los neumáticos o cómo se ha preparado el piloto, lo importante es la competición. Esto pasó hasta la época en la que Dani Pedrosa empezaba a ganar, a partir de ahí la tv decidió que también quería mostrar lo que las revistas especializadas hablaban.

Creo que las revistas a día de hoy se alimentan de otras especialidades del motociclismo...

Las revistas van encontrando su camino, si la televisión te quita todas las especialidades, te quita tu nicho.

¿Por qué crees que la velocidad ha sido la modalidad que más repercusión ha tenido?

Hay una pirámide, creada por la tradición, las condiciones que tienes para hacer, la cantidad de campeones que hay, la crean muchas cosas y arriba del todo está la velocidad.

Dentro de la velocidad, MotoGP está por encima de SBK, hay una jerarquía donde los medios invierten más, la inversión es muy grande. Quizás, si se trabajara sobre el supermotard se podría potenciar pero tú vas ya sobre lo que está construido porque es tan caro lo de arriba que a lo de abajo te cuesta llegar, a eso se empiezan a dedicar teles locales. En la competencia por conseguir dinero hay que ir a por lo de arriba.

¿En qué momento o hito situarías el impulso definitivo para el desarrollo de este tipo de periodismo en España?

El detonante de todo esto fue Ángel Nieto, porque empezó a ganar y porque tuvo la clarividencia de decir: oye, tenéis que dar las carreras. TVE se planteó comprar los derechos y dar carreras a raíz de la influencia de Ángel Nieto. A principios de los ochenta, TVE empezó a dar carreras. En cuanto las carreras se empezaron a ver por la TV y la gente las empezó a consumir, fue los mismos consumidores los que demandaban contenidos extra, las revistas que ya existían empezaron a expandir su territorio.

Las plataformas digitales en las que se transmiten ahora las carreras (DAZN), ¿han ayudado a recuperar la audiencia que se perdió en el tránsito del espacio en abierto al privado?

Está claro que con Movistar bajó la audiencia porque el precio era alto, pero también había un 40% de piratería que hace que no se cuenten los números de audiencia. Sin embargo, mientras trabajaba en Movistar había más gente que me paraba, que me reconocía que cuando trabajaba en TVE, para hablarme de motos. Yo me planteaba que esta gente lo estaba viendo mediante piratería, pero lo estaban viendo que era lo importante. Aquí intervienen dos factores: por una parte, se ha perdido audiencia, y, por la otra, también está la supervivencia del campeonato, se trata de un campeonato muy caro, los pilotos cobran mucho, hay miles de personas trabajando, son 10 meses viajando, se emplea la última tecnología... El campeonato lo tiene que pagar alguien. Cabe recordar, al principio, en TVE las carreras las pagábamos todos con los impuestos, después dejó de haber publicidad por lo que lo pagábamos enteramente todos los ciudadanos, hasta que llegó el momento en el que el Estado decidió invertir ese dinero en otros asuntos como Sanidad, Política, etc. Después pasó a la privada, pero la publicidad fue tanta que los espectadores empezaron a quejarse. Por lo que llega Movistar que no pone publicidad durante las carreras y te ofrece más detalles, reportajes, entrevistas... y el cliente ya empieza a pensar que lo va a pagar porque le interesa, le convence. Por lo

que se ha pasado a que si no lo puede pagar el Estado ni la publicidad, lo pagues tú mismo. Con DAZN se ha mejorado aún más con el streaming y el espectador quiere pagarlo para verlo.

¿El nivel cualitativo que ofrece DAZN es mayor?

Yo he estado tanto en el abierto como en el formato de pago, ahora en el streaming. En el primer modelo nos esforzábamos igual que ahora, pero ahora te das cuenta que el que lo está viendo ha cogido el dinero de su bolsillo para pagarlo. La responsabilidad es mayor, tienes que estar pensando qué va a querer esa persona, nunca nada va a ser suficiente, no por lo que te pidan ellos sino por lo que tú crees que les puedes dar para que esa persona diga que vale la pena. Por narices hemos subido la calidad y la cantidad, hablamos más 360 del motociclismo.

¿Cómo os afecta la cuarentena a la hora de publicar contenidos?

Estamos limitados en el trabajo, porque a pesar de teletrabajar, no tenemos todos los archivos, no tenemos las cabinas para grabar... No podemos evitar que no haya carreras, pero intentamos dar contenidos nuevos para seguir siendo abonados y sentirnos a gusto. Al fin y al cabo, es una vía de escape al estar en casa todo el día.

¿Crees que tenéis el espacio que merecéis?

Está claro que muchos reportajes que hemos hecho, lo hubiéramos hecho con Messi o Ronaldo, hubieran tenido una repercusión mundial, esto ocurre por la propia dinámica del deporte. Pero nosotros nos sentimos muy recompensados porque en España, haya más o menos audiencia, es un país de tradición, de motos y los que están ganando son españoles. Nos sentimos muy reconocidos, a mí me reconoce mucha gente por las motos. El nivel de calidad que estamos aportando es muy grande, la gente nos suele decir que están muy bien los reportajes, los comentaristas... Nos sentimos muy reconocidos y respetados. Aquí en España suele ser el segundo o tercer deporte más visto, cuando es verano y se acaba la temporada de fútbol muchas veces está en el número uno. Cuando gana Marc, está en todas las portadas del periódico. Tiene mucha repercusión y se reconoce nuestro trabajo. Ya te relacionan con la voz de las motos.

Con qué te quedas, ¿ciclismo o MotoGP?

El baloncesto me dio el arranque, por eso me dedico a esto, el ciclismo y el atletismo me dio el reconocimiento de la gente. El gran espaldarazo es llegar a las motos, me

preguntaba si era nuevo y llevaba 20 años trabajando. El ciclismo me encanta, además lo practico. Pero MotoGP forma parte de mi vida, es el deporte que me ha permitido dejar la televisión pública después de 26 años que, si alguien lleva esos años difícilmente piensa que se va a marchar, uno piensa que se va a jubilar ahí. Pero de repente te llama una televisión de pago y te sientes reconocido, las motos han cambiado mi vida.

¿Cómo te condiciona el hecho de estar la mayor parte del año viajando? ¿Te has llegado a plantear dejarlo?

Cuando termina la temporada estamos muy cansados y cuando vas a empezar el duodécimo año, con más carreras aún, es una locura, me paso ciento y pico días fuera de casa. Cuando llega enero ya tienes ganas de empezar, pero buf... Pero cuando tienes este parón que estamos teniendo, te das cuenta que es una forma de vida que se ha implementado en ti y es la manera que sabes de trabajar. Por una parte es muy bueno porque estás con la familia en casa, pero, por otra parte te das más cuenta todavía que lo que te gusta es lo otro y que ya te has acostumbrado a ese ritmo de vida y que ya espero no quejarme nunca más.

¿Está estereotipada la prensa del motor?

Creo que en general el periodismo deportivo, la inclusión de la mujer cuesta. La igualdad en un deporte es difícil. Ahora se está hablando mucho del fútbol femenino, al final el fútbol lo mueve todo, así que es una manera de empezar. Al fin y al cabo, los mejores deportistas que tenemos son mujeres, este desequilibrio me parece un error. Pero forma parte de la vida, de los directores generales, de los ministerios... Nosotros en el mundo del motor, tenemos un equipo compuesto mayormente por mujeres, tanto detrás como delante y los pilotos no las tratan como mujeres, sino como periodistas, ellas se han ganado el respeto. Es un mundo masculino porque en el paddock, de los 80 pilotos, 80 son hombres, de los 40 directores deportivos, 40 son hombres... Sí las hay en el mundo de la prensa, peor lo que hay que hacer es tener pilotos porque las niñas que quieran serlo si no lo ven, no querrán serlo. A Ana Carrasco y a María Herrera se las ha menospreciado por ser últimas, pero últimos también son hombres. En el CEV María Herrera ha ganado a Quartararo, por ejemplo. Hay muchos pilotos que han estado muchas carreras sin estar en el top 10. Es un tema cultural, de España.

Al tener MotoGP más repercusión que SBK, ¿crees que se le ha dado la misma oportunidad que ha tenido Ana Carrasco en SBK que cuando lo intentó en Moto3?

No, no hay la creencia entre los jefes de equipo en que pudiera una chica llegar a ganar. Es posible que no. Si hubiera sido campeona de Moto3 el impacto que hubiera tenido, hubiera sido mayor. Pero eso forma parte de la jerarquía de los deportes. Jonathan Rea tiene 5 títulos mundiales en SBK y no tiene la misma repercusión que Jorge Martín que ha ganado un título de Moto3, y Rea es una leyenda de SBK. Pero entraría en MotoGP, y estaría peleando por el top 10. Creo que con las mujeres hay que hacer una discriminación positiva, en Movistar hicimos muchos reportajes sobre mujeres para que se viera que también hay mujeres en el paddock, aunque las estrellas son los pilotos, los jefes de equipo. Hay que respetar que son pilotos y que están compitiendo que no puedes decir: como es una chica y ha hecho octava ya está bien, no, es una piloto como otro cualquiera.

Entrevista a Izaskun Ruiz, periodista en MotoGP

¿Cómo está afectando esta cuarentena a la creación de contenido? ¿Puede afectar al consumo de este tipo de periodismo a largo plazo?

Nos hemos tenido que adaptar y ser más creativos y tener más iniciativas para tener nuevos contenidos. Toda nuestra redacción está trabajando desde el primer momento para cada semana tener contenido

Has estado en TVE, en Movistar y ahora en DAZN cubriendo el motociclismo, ¿crees que el cambio de la televisión convencional a una plataforma digital ha podido cambiar el público potencial?

Siempre hay una masa de gente que son los más fieles, aficionados férreos, son los más incondicionales, que nunca se van a perder las motos. Eso no cambia. El resto sí que se han ido amoldando a las distintas formas que se ha ido viendo. DAZN público más joven.

Los reportajes en profundidad sobre los pilotos, los equipos, las entrevistas en las que se muestra un lado más humano sobre el campeonato en general, son una característica que vemos ahora en DAZN pero que no se veía con tanta profundidad en televisión. ¿Esto ayuda a que aumente el consumo de este tipo de periodismo?

Las historias que hay detrás de cada deportista hace conectar más con este deporte, traspasa lo deportivo. Para eso estamos ahí para no quedarnos solo en lo deportiva, estamos para acercar a la gente al deportista.

¿Está vinculado el número de espectadores a la aparición de un piloto iconográfico? (Por ejemplo, Ángel Nieto, Rossi, Márquez...)

¿Tiene que ver con la nacionalidad del piloto? (Podría explicar la afición de los españoles por el motociclismo a raíz de la aparición de Ángel Nieto y el continuo legado: Crivillé, Pedrosa, Márquez; sin embargo, no hay mucha representación de los Países Bajos en parrilla, pero es la capital del motociclismo y hay mucha afición)

Siempre ha habido una gran afición al motociclismo, gracias a Ángel Nieto, hizo visible el motociclismo a través de la televisión, el resto de pilotos han contribuido a que esto siga pasando, han mantenido el interés del público. Aficionados al motociclismo.

Hay países que han tenido tradición motociclista, como en Gran Bretaña. Eso haría que subiese más los seguidores, pero es por tradición.

¿Sigue estando estereotipado el motociclismo?

No creo que lo esté, creamos los estereotipos nosotros mismos. Hemos tenido varios ejemplos de pilotos que han demostrado que pueden estar en el mundial. Falta que eso se normalice, en las canteras, en los primeros pasos. Es importantes hacerlas visibles para que sepan que pueden dedicar.

El periodismo es una de las funciones que tienen, hay que dejar de hacer hincapié en que son mujeres, hay que centrarse en el logro que han conseguido. Ahora el conseguido tiene un valor añadido, pero hay que valorar el éxito deportivo. Y luego además habrá un significado añadido por conseguir algo que no había conseguido ninguna mujer.

Cada profesional marca sus pautas y su estilo cuando hace la primera entrevista, Iso que están en el paddock saben diferenciar el estilo de cada profesional. Nunca me ha pasado porque he sabido marcar las pautas. Al principio sí tienes que demostrar más que tus compañeros para que te respeten.

Para acabar, has estado tocando varias ramas del periodismo en general y del periodismo deportivo en concreto, ¿cómo calificarías tu etapa en el mundo del motociclismo? ¿Es sacrificado?

Siempre ha sido una de las etapas más fructíferas, es de los deportes que más me han enseñado, sigo aprendiendo cada día, es una de las experiencias que más me han enseñado.

Es sacrificado porque es una forma de vida más que una profesión. Tiene su dureza, pero si disfrutas del trabajo compensa.

Entrevista a Ana Carrasco, piloto de motociclismo

1. ¿De dónde te nace la pasión por el motociclismo? ¿Cuándo coges por primera vez una moto?

Empecé cuando tenía 3 años porque mi familia siempre ha estado relacionada con el mundo de la moto. Mi padre es mecánico, tenemos un taller familiar y además trabajó en las carreras con otros pilotos antes de que yo naciera. Así que prácticamente desde que nació ya tuve mi primera moto y crecí rodeada de ellas.

2. ¿Qué supuso para ti el salto a Moto3? ¿Se te valoró lo suficiente como piloto?

Para mí el salto al Campeonato del Mundo de Moto3 fue cumplir uno de los sueños de mi vida, siempre había soñado con llegar al mundial y tener la oportunidad de conseguirlo fue increíble. Allí estuve compitiendo durante 3 temporadas y a pesar de que fueron años difíciles porque me tocó sufrir bastante la falta de apoyos, también tuve muy buenos resultados y lo recuerdo con mucho cariño, sobre todo porque me ayudó a crecer mucho como piloto y como persona.

3. ¿Qué hizo falta para poder seguir en ese campeonato? ¿Volverías?

Sobre todo me faltó encontrar un equipo que me ofreciera tener material competitivo para luchar por ganar, además mi última temporada allí tuve dos lesiones bastante graves y no me encontraba al 100% físicamente así que decidí tomar un camino diferente. Volvería siempre y cuando tuviera la oportunidad de contar con un equipo, una moto y material para luchar por ganar allí.

4. ¿Cómo reaccionas ante frases como la que leemos en una entrevista que te hicieron en una plataforma digital: "pilota mejor que muchos hombres"?

Creo que el tema de la mujer dentro del motociclismo está evolucionando mucho pero por supuesto aún queda mucho camino por hacer. Está claro que después de conseguir el ganar el Campeonato del Mundo ha sido un antes y un después y espero que la cosa siga evolucionando igual, que cada vez hayan más mujeres y que tengan más oportunidades dentro de este deporte.

5. ¿Consideras que está estereotipado aún el motociclismo?

Está claro que el motociclismo siempre ha sido un deporte de hombres, pero considero que ha ido cambiando bastante durante los últimos años. Además, dentro del paddock hay muchísimas mujeres, aunque no sean pilotos y no se vean tanto, al final hay mujeres que trabajan como telemétricas, coordinadoras, hospitality manager, prensa...etc, dentro de casi todos los equipos, también hay muchas dentro de la organización, la clínica mobile... creo que cada vez el número de mujeres dentro de este mundo va aumentando y considero que es muy positivo.

6. ¿Cómo definirías tu temporada de 2018?

Mi temporada 2018 considero que fue bastante buena, al margen de ganar el título, creo que en general hicimos un buen trabajo. Fuimos muy regulares durante toda la temporada, ganamos carreras, hicimos poles y vueltas rápidas y además supimos gestionar la situación de los cambios de reglamento que se iban haciendo prácticamente cada carrera. Estos cambios nos afectaron muchísimo de mitad de temporada en adelante y nos costó mucho más llegar a conseguir los resultados del principio, pero aún así, creo que supimos mantener la calma. Ganar cuando se podía ganar y sumar puntos cuando no teníamos otra opción pero sin cometer errores.

7. ¿Qué es para ti el "ride like a girl"?

El ride like a girl fue el mensaje que quisimos lanzar el día que me proclamé campeona del mundo, es una frase que siempre se había utilizado de una forma despectiva hacia la mujer y creí que era el momento de intentar cambiar el sentido de la frase y mostrarle al mundo que conducir como una mujer no era malo, sino que en ese caso nos había dado el campeonato del mundo.

8. ¿Te has sentido alguna vez señalada, menospreciada o considera una rival débil por ser mujer?

Nunca.

9. ¿Consideras que tu carrera, tus resultados han podido influir en otras mujeres?

Espero que sí, sobre todo el haber normalizado la situación de ser una chica compitiendo contra hombres. Espero que más niñas empiecen a practicar este deporte, que crezca la

base y que en unos años sea normal poner la tv y ver a chicas compitiendo en el mundial y consiguiendo buenos resultados.

10. ¿Qué diferencia hay entre el campeonato de SBK y el de MotoGP en cuanto a apoyos y facilidades?

Los dos campeonatos son muy similares, sobre todo porque la organización es la misma y el sistema de fin de semana es prácticamente igual. En mi caso desde que llegué a SBK siempre tuve mejores apoyos y más oportunidades que en MotoGP, así que estoy muy agradecida con este campeonato por haberme dado la oportunidad de sacar lo mejor de mi como piloto.

11. ¿Qué es lo que más te caracteriza?

Yo creo que una de las cosas que mejor me caracteriza es que soy muy trabajadora, nunca tiro la toalla y siempre sigo trabajando, aunque las cosas no vayan como me gustaría. Creo que esto es lo que hace que siempre mejore y sobre todo que haya superado todos los momentos difíciles de mi carrera deportiva.

12. Y, por último, ¿Has sentido siempre apoyo de tu familia y demás personas más cercanas?

Si, he tenido la suerte de contar con el apoyo de mi familia desde el primer día. Creo que es uno de los motivos por los que he conseguido llegar donde estoy ahora. Sin el apoyo de mi familia habría sido imposible llegar hasta aquí.