



SEVILLA FC

LATERAL VS. CARRILERO:
TIPOS DE CARRERAS SIN BALÓN CUANDO EL
EQUIPO TIENE LA POSESIÓN. DIFERENCIAS.



PRINCIPALES

Eduardo Valera Sánchez
Juan Esteban Gómez Llamas
Jose María Cruz Gallardo
Jesús Olivera Fernández

-Sevilla Fútbol Club-
-SkillCorner-



ÍNDICE

I. GLOSARIO	3
1. GAME INTELLIGENCE	4
2. RESUMEN	5
3. INTRODUCCIÓN	5
4. COMPORTAMIENTO TÁCTICO DE LOS CARRILEROS EN ATAQUE	7
5. COMPORTAMIENTO TÁCTICO DE LOS CARRILEROS EN DEFENSA	8
5.1 Perfil condicional y carreras ofensivas en laterales y carrileros	8
5.2 Carreras ofensivas peligrosas en laterales/carrileros.	10
5.3 Laterales y carrileros en LaLiga y en Premier League	12
5.4 Laterales y carrileros en relación con el estilo de juego.	13
6. CONCLUSIONES	18



I. GLOSARIO

- **High Intensity Distance (HI):** Distancia cubierta por encima de 20 km/h
- **Sprinting Distance:** Distancia cubierta por encima de 25 km/h

Tipos de carreras o movimientos sin balón:

- **Dropping off (Apoyo retrasado):** Movimiento de descolgarse para abrir un ángulo de pase para generar superioridad en la posesión.
- **Coming short (Recibir al pie):** El jugador se acerca al compañero en posesión para recibir un pase corto.
- **Pulling wide (Apertura a la banda):** El jugador inicia la carrera en el espacio medio y lo termina en el carril exterior. El jugador queda más abierto que el jugador en posesión de balón.
- **Pulling half space (Al espacio entre líneas):** El jugador inicia la Carrera en el carril central y la finaliza en el espacio medio.
- **Support run (Apoyo):** El jugador da apoyo desde detrás intentando participar en fase ofensiva/transición. Se da normalmente en transiciones rápidas.
- **Run ahead of the ball (Carrera de ruptura):** El jugador está delante del compañero que tiene el balón. Su movimiento es hacia la portería rival. No busca atacar la espalda de la defensa.
- **Overlap (Desdoblamiento fuera):** El jugador realiza la carrera en el espacio medio o carril exterior. El jugador parte desde atrás y pasa al jugador poseedor del balón. Al finalizar el movimiento está más abierto que el jugador poseedor del balón.
- **Underlap (Desdoblamiento dentro):** El jugador realiza la carrera en el carril exterior o espacio medio. El jugador parte desde atrás y pasa al jugador poseedor del balón. Al finalizar el movimiento está más dentro que el jugador poseedor del balón.
- **In Behind (Espaldas de la defensa):** El jugador ataca el espacio a la espalda de la última línea defensiva.
- **Cross Receiver (Recibir un centro):** El jugador realiza una carrera a dentro del área con la intención de recibir el balón de un centro. El centro no tiene por que ocurrir, solo necesita estar en situación donde el centro pueda ocurrir.



LATERAL VS. CARRILERO: TIPOS DE CARRERAS SIN BALÓN CUANDO EL EQUIPO TIENE LA POSESIÓN. DIFERENCIAS.

I. GAME INTELLIGENCE

En el fútbol actual, el análisis de datos se ha convertido en una herramienta clave para entender el juego en profundidad y optimizar el rendimiento colectivo e individual. El Game Intelligence permite descomponer la complejidad táctica en métricas objetivas que puedan o ayuden a revelar patrones de comportamiento, facilitando la toma de decisiones estratégicas. Este estudio se centra en cómo los datos pueden ayudar a diferenciar el rendimiento y las funciones de laterales y carrileros, dos posiciones que, aunque puedan parecer similares, presentan dinámicas muy distintas según el sistema táctico y el estilo de juego aplicado.

Estas métricas no solo ayudan a identificar patrones ofensivos y defensivos, sino que también permiten evaluar la carga condicional de cada posición: distancias recorridas, número de sprints, esfuerzos a alta intensidad y variabilidad en la velocidad, entre otros factores. Además, este estudio da un paso más al analizar los tipos de carreras más utilizadas según la posición —como desdoblamientos (overlaps), rupturas (run ahead), apoyos (support runs) o movimientos a la espalda de la defensa (in behind)— y desglosar sus componentes condicionales, como la distancia cubierta, la velocidad alcanzada o la frecuencia con la que se realizan. Este enfoque revela cómo el contexto táctico condiciona el comportamiento físico del jugador y permite entender qué tipos de carreras exigen un mayor desgaste físico o generan más peligro ofensivo, facilitando así la adaptación de perfiles según las demandas específicas de cada sistema.

En este análisis, la combinación de datos posicionales y métricas condicionales aporta información clave para comprender cómo se deben ajustar las características físicas y técnicas de laterales y carrileros en función del rol que desempeñan. De este modo, se facilita la identificación de perfiles más adecuados para cada sistema, permitiendo a entrenadores y analistas optimizar la estructura táctica y el rendimiento global del equipo.



2. RESUMEN

Este estudio analiza las diferencias entre las posiciones de lateral y carrilero, considerando su comportamiento con respecto al tipo de carreras ofensivas realizadas, a partir de datos obtenidos de dos de las principales ligas europeas, LaLiga española y la Premier League inglesa durante la temporada 2023-24. Conviene puntualizar que durante el siguiente estudio todas las carreras se corresponden con carreras ponderadas por cada 30 minutos de posesión (TIP). Se intentan detectar las diferencias existentes en sistemas de tres centrales que emplean carrileros con respecto a las líneas de cuatro defensores. Posteriormente se añade una nueva variable de análisis como es el estilo de juego, es decir, no sólo estudiamos correlaciones con respecto a la posición ocupada, sino que también lo hacemos con respecto al estilo de juego de esa formación. Este análisis revela la necesidad de adaptar perfiles de jugadores según las demandas específicas de cada posición y sistema táctico.

Palabras clave: laterales, carrileros, sistemas de juego, estilos tácticos, carreras peligrosas*.

3. INTRODUCCIÓN

En las próximas líneas abordaremos las similitudes y diferencias que una posición determinada presenta según el sistema utilizado y la disposición del resto de compañeros. Se trata de la posición de "Lateral", convertida en "Carrilero", los jugadores más abiertos en sistemas de 3 centrales.

La peculiaridad de esta posición en sistemas como el 1-3-4-3, 1-3-5-2, 1-5-3-2 y otras variantes hacen que el jugador localizado en los carriles externos adquiera un rol parcialmente distinto al de un lateral en un sistema de 1-4-4-2, 1-4-2-3-1 o 1-4-3-3- y variantes. Es generalizado el uso de los laterales para la posición de carrilero, salvo excepciones. Pero conviene realizarnos la siguiente pregunta, ¿son realmente posiciones equivalentes?

Los sistemas de tres centrales están bastante extendidos en la mayoría de las competiciones. En lo que va de temporada 23-24 en las cinco grandes ligas europeas, se han jugado 939 partidos utilizando un sistema principal basado en una línea de cuatro defensores, y 487 partidos con un sistema de tres centrales y dos carrileros. Esto supone que en un 65,85% de las ocasiones se jugó con sistemas de cuatro defensores y en un 34,15% de las ocasiones se hizo con línea de tres.

*Carrera peligrosa es aquella en la que hay al menos un 2% de posibilidades de que la acción acabe en gol en los 10 segundos siguientes si el jugador que la ejecuta recibiese el balón.

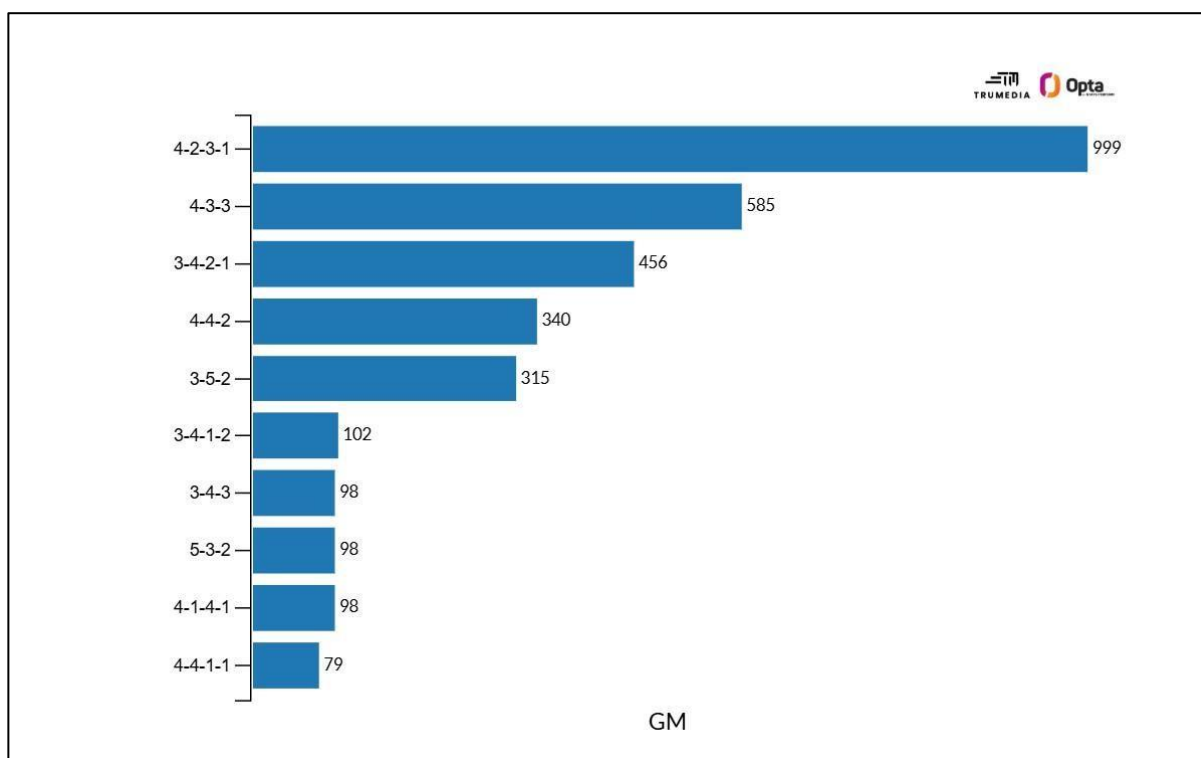


Ilustración 1. Temporada 23-24. 5 grandes ligas. Número de partidos por sistemas de juego.

En la temporada 23-24 el sistema más usado en las cinco grandes ligas fue el 1-4-2-3-1 con una diferencia destacada sobre el segundo, pudiéndose justificar que es el sistema más común en todas las competiciones. El sistema de tres centrales de mayor uso fue el 1-3-4-2-1.

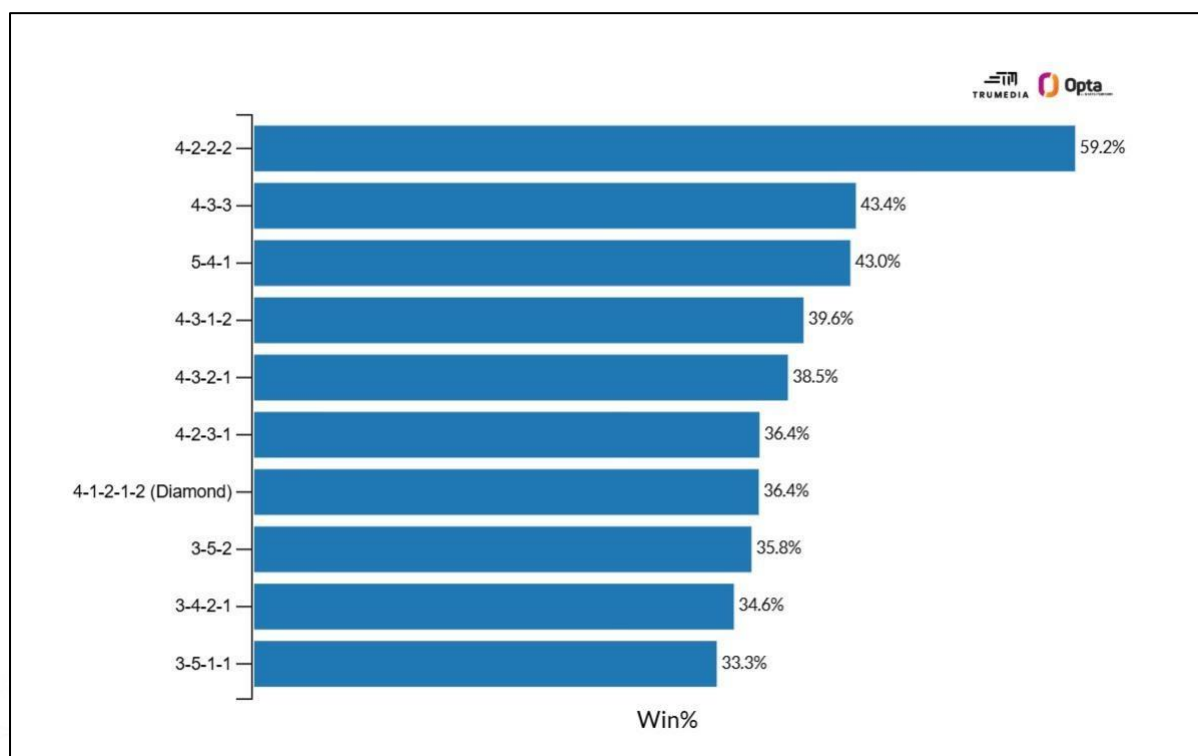


Ilustración 2. Temporada 23-24. 5 grandes ligas. % de victorias por sistemas de juego que fueron usados en más de 20 partidos.



El sistema con mayor porcentaje de victoria fue el 1-4-2-2-2 (hemos tomado como referencia los sistemas que se usaron en más de 20 partidos, para evitar la distorsión porcentual que puede provocar los sistemas usados en muy pocos partidos). Hay varios equipos que partieron de inicio con un sistema 1-4-2-2-2, siendo el RB Leipzig el equipo que más lo usó durante la temporada pasada, además del Augsburg, BVB, Stuttgart, Freiburg, PSG, Múnich y Real Madrid, con uso puntual de este sistema por otros equipos.

El primer sistema con carrileros en tener un alto porcentaje de victorias es el 1-5-4-1 con 43%, seguido por el 1-3-5-2 con un 35,8%.

En la temporada 23-24 el campeón de Bundesliga 1 fue el Bayer Leverkusen, equipo que jugó en la mayoría de sus encuentros con un sistema 1-3-4-2-1, obteniendo el récord de partidos sin perder de un equipo en Bundesliga.

En el mundo del fútbol es bien sabido que no hay sistemas mágicos ni modelos que te aseguren el éxito en forma de victoria, por lo que en las próximas páginas nos aproximaremos a las principales diferencias en el juego de los Carrileros y Laterales en sistema de cinco y cuatro defensores respectivamente. Intentaremos profundizar en el tipo de carreras que generan cuando su equipo tiene la posesión del balón. Lo haremos acercándonos desde la propuesta de las "Off Ball Runs" que nos ofrece Skillcorner y la descripción de sistema de juego que nos provee Stats Perform (el sistema de juego por partido que ofrece esta empresa es estático, es decir, contamos con la limitación que el sistema de inicio de un equipo será el que marque Stats Perform como sistema del partido, aun cuando en el transcurso del mismo el equipo haya variado su dibujo).

4. COMPORTAMIENTO TÁCTICO DE LOS CARRILEROS EN ATAQUE

Los carrileros son los jugadores más externos en un equipo con línea de cinco defensores, siendo los que le aportan amplitud al equipo. Tienen el apoyo cercano de un central y pueden profundizar con y sin balón en espacios por delante de su posición ya que comúnmente este espacio no es utilizado por otro compañero. Es menos frecuente el uso del juego interior por parte del carrilero, ya que suele ser una zona de mayor concurrencia de jugadores en estos tipos de sistemas. Tienen mucho espacio para proyectarse en velocidad y ganar profundidad para su equipo, bien posibilitando el centro lateral o el pase a jugadores de la siguiente línea. Con el balón en banda contraria siguen manteniendo frecuentemente una posición en amplitud para posibilitar posibles cambios de orientación sobre lado contrario.

En cambio, los laterales sí que suelen tener un compañero en el mismo carril ocupando el mismo espacio en amplitud, pueden alternar el juego interior y exterior, pero previsiblemente tienen menos recorrido pues no tienen las mismas posibilidades de profundizar que los carrileros. Cuando el balón discurre por banda contraria suelen descender en su altura para equilibrar al equipo junto con los centrales y el medio centro defensivo



5. COMPORTAMIENTO TÁCTICO DE LOS CARRILEROS EN DEFENSA

En defensa el comportamiento táctico de un carrilero es mucho más similar al del lateral en repliegue bajo, descendiendo en altura sobre la línea de centrales y ocupándose de cerrar los ataques en amplitud. En función a las ayudas que su equipo asuma por delante de su posición tendrá que enfrentarse a situaciones de 2 contra 1 de manera más repetida que para la posición de lateral. En Repliegue Medio y Alto sí que se pueden encontrar diferencias más significativas entre las dos posiciones, ya que en función del par emparejado en la presión la altura de su posición de partida variará.

En defensa el carrilero también puede adoptar una posición más agresiva al saltar fuera de zona, ya que tendrá siempre por detrás la cobertura del tercer central.

5.1. Perfil condicional y carreras ofensivas en laterales y carrileros

Empezaremos a desgranar poco a poco las variables que pueden influenciar en la posición, para comprobar diferencias y poder emitir conclusiones relativas a estas.

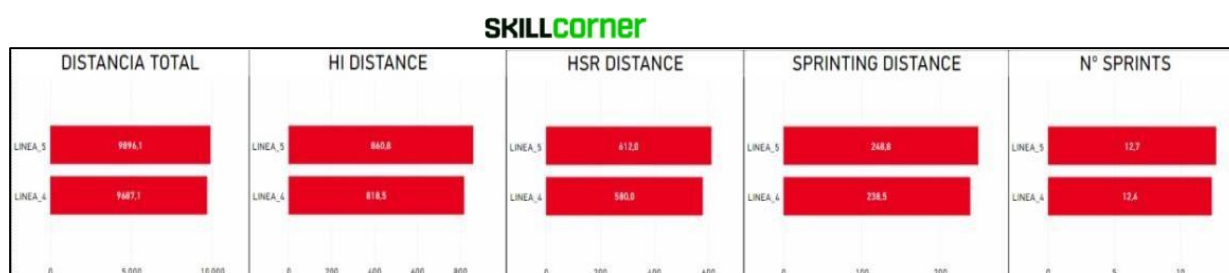


Ilustración 3. Descripción gráfica de variables condicionales por línea de 4 y 5

Las métricas del carrilero en una línea de cinco están ligeramente por encima que las del lateral en la línea de cuatro tanto en distancia total, HI distance y sprinting distance. Son diferencias muy leves, pero desde el inicio ya marcan un ligero cambio en el comportamiento físico de la posición.



SKILLCORNER

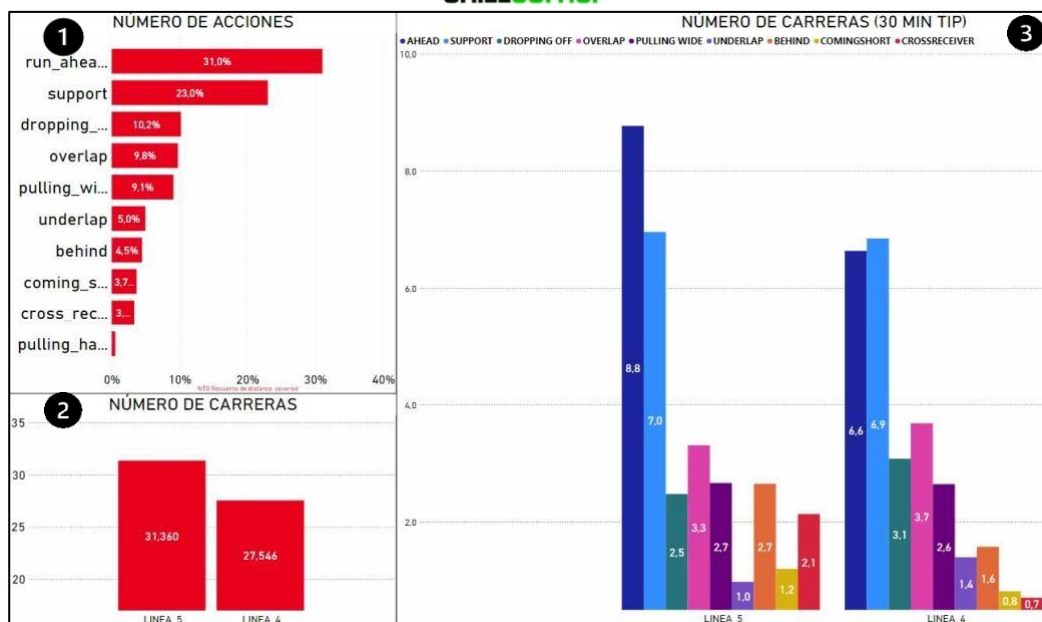


Ilustración 4. Número y tipos de carreras ofrecidas por SkillCorner por línea de 4 y 5

Sí encontramos que en carrileros suele haber un mayor número de carreras ofensivas por 30 min. de posesión que en laterales en línea de cuatro (gráfico 2 de la ilustración 4). Esta diferencia la encontramos sobre todo en los carrileros que promedian unas 3-4 “carreras de ruptura” más por partido y también en “carreras para recibir centro”, no llegando ni a 1 en laterales, y siendo mayor de 2 en carrileros. En cuanto a los demás tipos de carreras no encontramos diferencias muy remarcables.

SKILLCORNER

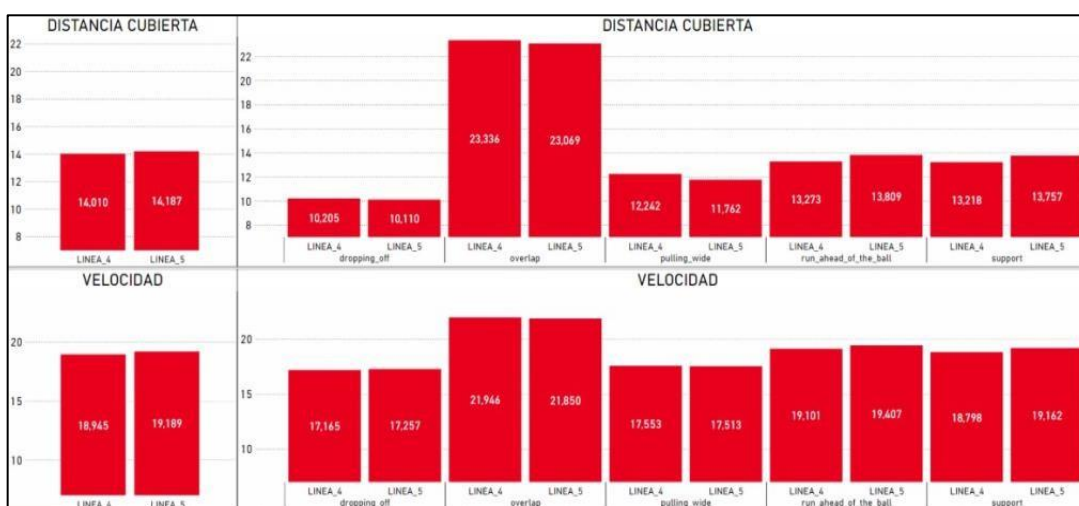


Ilustración 5. Distancia cubierta y velocidad en los 5 tipos de carrera más usadas por la posición



En cuanto a la distancia y velocidad de esas carreras no hay una diferencia significativa entre carrileros y laterales. Por lo contrario, sí que hay mucha diferencia entre los diferentes tipos de carreras. Las “runs overlap” (desdoblamientos por fuera) por ejemplo, son las que más distancia y velocidad requieren sin duda con respecto a las demás, siendo la carrera de mayor exigencia física para la posición tanto en distancia como en pico de velocidad. Las diferencias entre Carrileros y Laterales son mínimas, con apenas 300 metros de distancia cubierta entre ambos, y con mismo pico de velocidad.

Hay diferencias en carreras que son explicadas por la posición. Por ejemplo, los laterales promedian aproximadamente 600 metros más en carreras para abrir el campo que los carrileros, quedando explicado por la posición en amplitud de la que parten los segundos. De manera contraria los carrileros presentan un desempeño ligeramente mayor en carreras de ruptura (500 metros aproximadamente), posiblemente derivado de la mayor altura a la que se encuentra situado y teniendo que dar siempre un apoyo en profundidad siendo el “único” usuario del carril exterior. En cambio, cabría pensar que el lateral tuviera más “Overlaps” que el carrilero, carreras de desdoblamientos por fuera debido a la posición más alta de este último, pero la diferencia se reduce a 300 metros aproximadamente, siendo junto al “Dropping off” la diferencia menos significativa. El carrilero también presenta 500 metros aproximados de diferencias con el lateral en carreras de “Support”, que son carreras de apoyo por detrás de la jugada intentando ofrecerse como apoyo al poseedor, normalmente en transiciones rápidas. Esto puede quedar explicado por la mayor vinculación del carrilero con la fase ofensiva.

5.2. Carreras ofensivas peligrosas en laterales/carrileros

La importancia de los datos de SkillCorner radica en la capacidad de profundización pues si en el apartado anterior quedan descritas los tipos de carrera utilizadas, en los próximos párrafos aportaremos algo de luz sobre cuáles de estas carreras provocan peligro real.

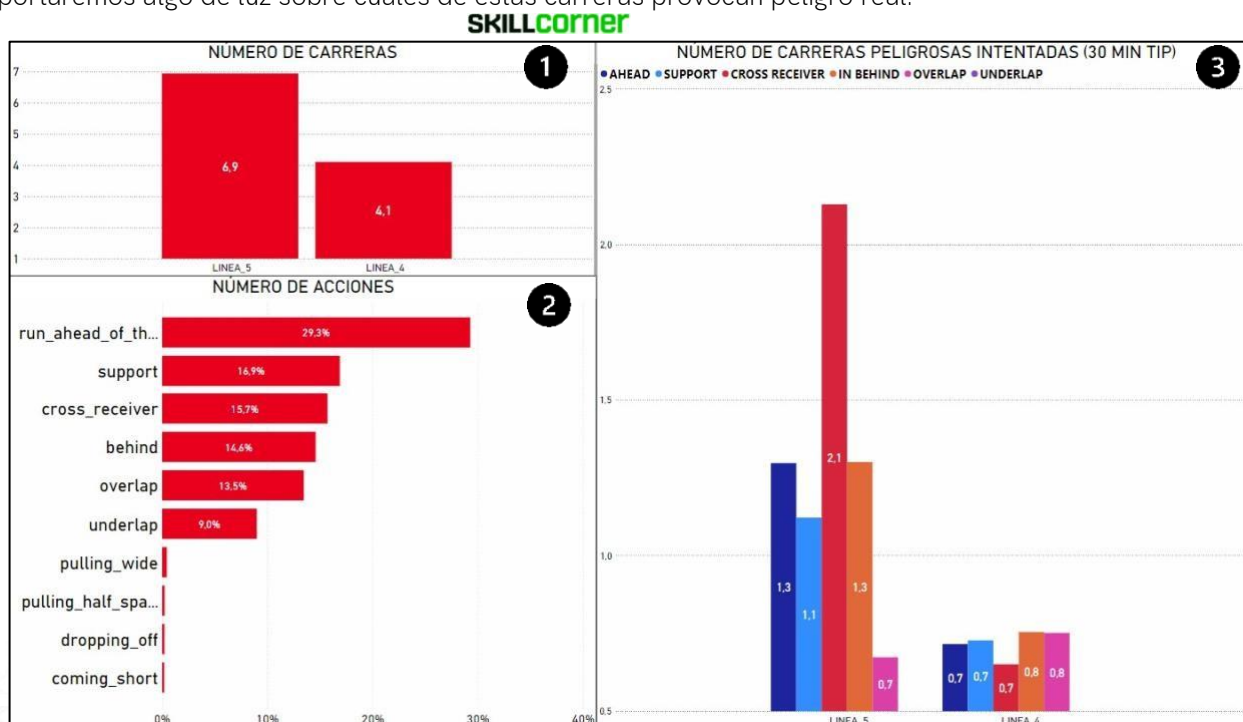


Ilustración 6. Carreras peligrosas intentadas por línea de 4 y 5



En este tipo de carreras destacan los carrileros sobre los laterales, debido seguramente a la mayor altura comentada en párrafos anteriores, suelen realizar más carreras que conllevan peligro. Este peligro es llevado a través de carreras de ruptura (run ahead), seguidas de carreras de apoyo (support), a las de recepción de centros (cross receiver), carreras a la espalda de la defensa (in behind) y desdoblamientos (por fuera y por dentro). Sin duda, la carrera que más diferencia la búsqueda de situaciones de peligro entre laterales y carrileros es la llegada a centros (cross receiver) (gráfico 3 de la ilustración 6).

Este detalle nos presenta uno de los escenarios más interesantes del presente estudio, la capacidad de generar peligro con la entrada a remate por parte de los carrileros. Es muy común la trasposición de posiciones del carrilero al lateral (y viceversa) en función al sistema utilizado, es decir, la norma del fútbol actual dicta que la posición de carrilero en la mayor parte de los casos es cubierta por el lateral, pero pasamos por alto el detalle de la capacidad del jugador en remate de centros laterales, viendo en función a este estudio que es una de las características más diferenciadas de las dos posiciones.

Es por ello por lo que este aspecto ofrece una nueva necesidad a valorar dentro de la selección del jugador para la posición de carrilero: la capacidad de encontrar remate en centros de lado contrario

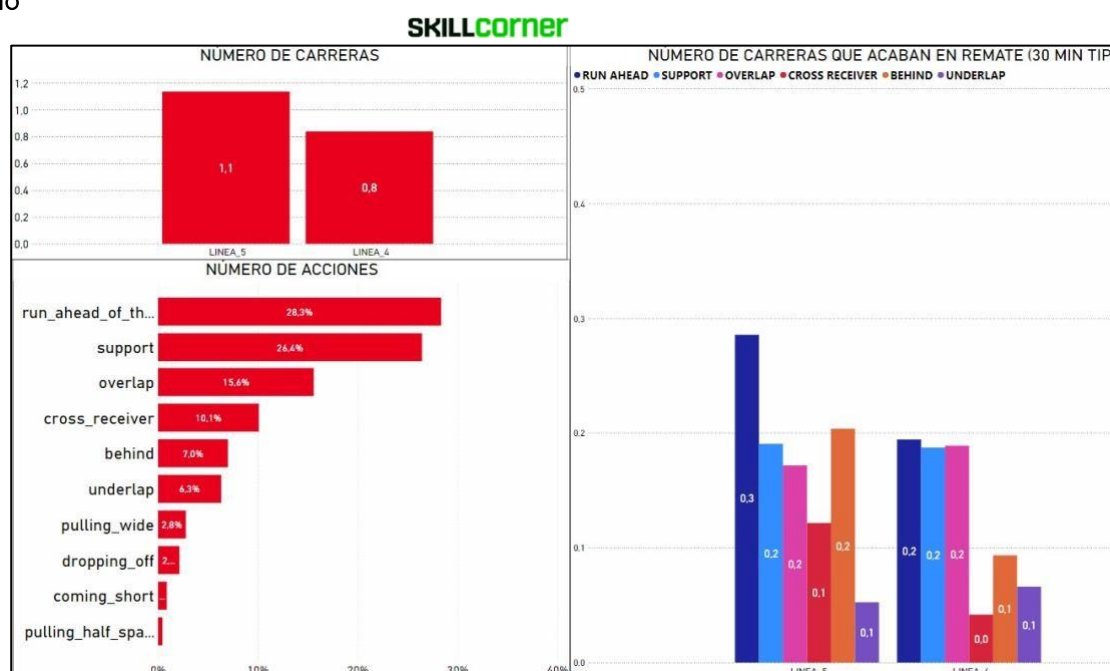


Ilustración 7. Carreras que acaban en remate por línea de 4 y 5

En todas las variables las diferencias son muy sensibles, mínimas en algunos casos, pero en el caso de carreras al área para buscar remate de centro podemos ver como el carrilero promedia 2,1 por partido mientras que el lateral no llega ni siquiera a 1 por partido.

Igualmente, en el resto de las carreras el carrilero genera más peligro que el lateral, ya hemos hablado de la posición abierta y adelantada de su puesto, que le permite atacar espacios menos defendibles. A priori la posición de carrilero facilita la creación de peligro, debiendo a tenor de los datos apostar por un perfil de jugador con mayor poder ofensivo, encajando a la perfección con entrenadores que apuestan para esta posición por extremos y no por laterales tradicionales.



Las carreras que acaban en remate, en cambio, no tienen una diferencia tan grande como las anteriores. En ellas, las carreras de ruptura (run ahead) y las de apoyo (support) son las más destacadas seguidas de los desdoblamientos por fuera y carreras a la espalda de la defensa. Aun así, no tienen unas diferencias demasiado significativas por lo que se abren dos vías argumentales. La posición de carrilero presenta un peligro adicional con respecto a la posición de lateral, como podemos comprobar en las carreras intentadas, pero estas carreras no son aprovechadas por el sistema del equipo:

- o El que ocupa la posición de carrilero es un lateral, por lo que previsiblemente no está tan capacitado para resolver acciones ofensivas de manera efectiva.
- o Los equipos no tienen en sus mecanismos de ataque una finalización vinculada a la acción de reamte del carrilero cuando centran desde lado contrario.

5.3. Laterales y carrileros en LALIGA y en Premier League 2023/2024

La formación de tres centrales se inició de manera concreta y localizada para posteriormente ir extendiéndose por el resto de competiciones y a nivel mundial. En las cinco grandes ligas europeas ya se ha instaurado como un sistema habitual el de tres centrales.

En el siguiente apartado nos centraremos en dos de las ligas más importantes a nivel europeo: LaLiga española y la Premier League inglesa.

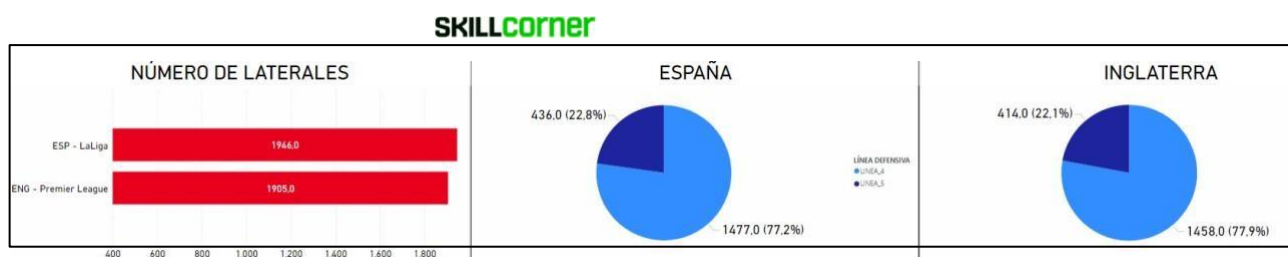


Ilustración 8. Distribución de sistemas con línea de 5 y 4 por liga

En la ilustración anterior podemos comprobar el uso de laterales y carrileros por partido de ambas ligas. Vemos que hay un número muy similar de par jugador-partido de laterales en las dos competiciones con un 77% de los pares jugador-partido como laterales frente a un 22% de pares jugador-partido de carrileros. Es decir, sólo en el 22% de los partidos de ambas competiciones se utilizó la posición de carrilero.



Ilustración 9. Perfiles condicionales de liga española y

En cuanto al perfil competitivo condicional, si encontramos algún aspecto interesante entre ambas competiciones. Con respecto a la distancia total no hay diferencias muy relevantes. Por otro lado, atendiendo a la distancia recorrida a alta intensidad (HI y HSR) y distancia a Sprint ($D > 24 \text{ km/h}$), hay valores mayores en Premier League, se podría decir que los esfuerzos son más intensos. Esto último puede quedar explicado por la mayor intensidad en los esfuerzos que presenta la Premier League sobre LaLiga, siendo la inglesa una competición de mayor exigencia condicional. A pesar de esto último encontramos que, en la posición de carrilero, esta diferenciación se acentúa mucho más con respecto a los laterales.

La carga condicional para el carrilero en la Premier League es mucho más elevada que para la misma posición en LaLiga.

5.4. Laterales y carrileros en relación con el estilo de juego

En muchas ocasiones el sistema con 3 centrales y carrileros está asociado a una mayor solidez defensiva, se tiende a pensar que la acumulación de jugadores en la última línea te hará ser más sólido defensivamente. En el presente apartado pasaremos a estudiar los distintos estilos de juego dependientes de la formación.

Atendiendo al Estilo de Juego vamos a analizar cómo actúan los laterales y carrileros dependiendo de si su equipo presenta un estilo es más directo o combinativo en cada liga.

Para ello hemos clusterizado a los distintos equipos de ambas ligas en función al % de pases largos empleados con la media de pases por posesión. Con ello queremos sacar una agrupación aproximada de donde se encuentra cada equipo en la distribución, y poder escoger lo que más puramente describen los clústeres de los extremos:

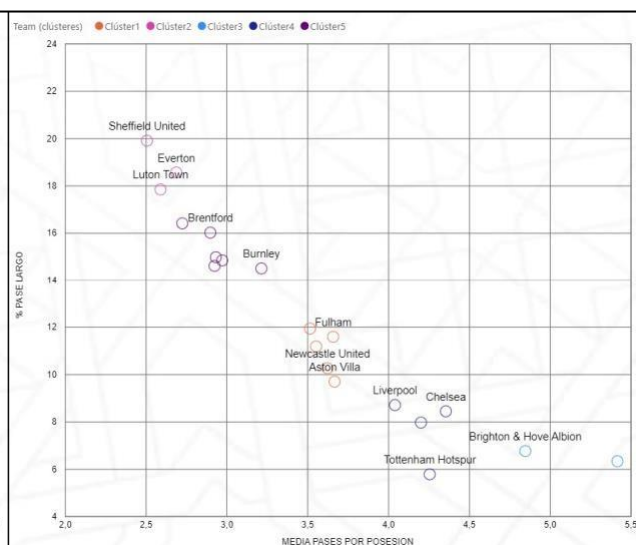
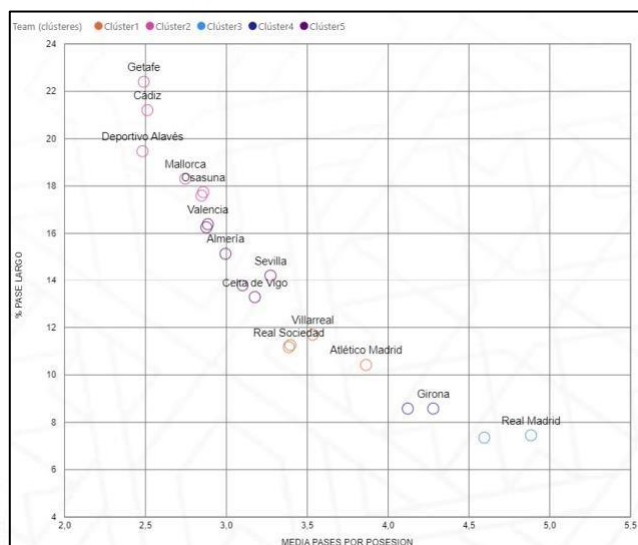
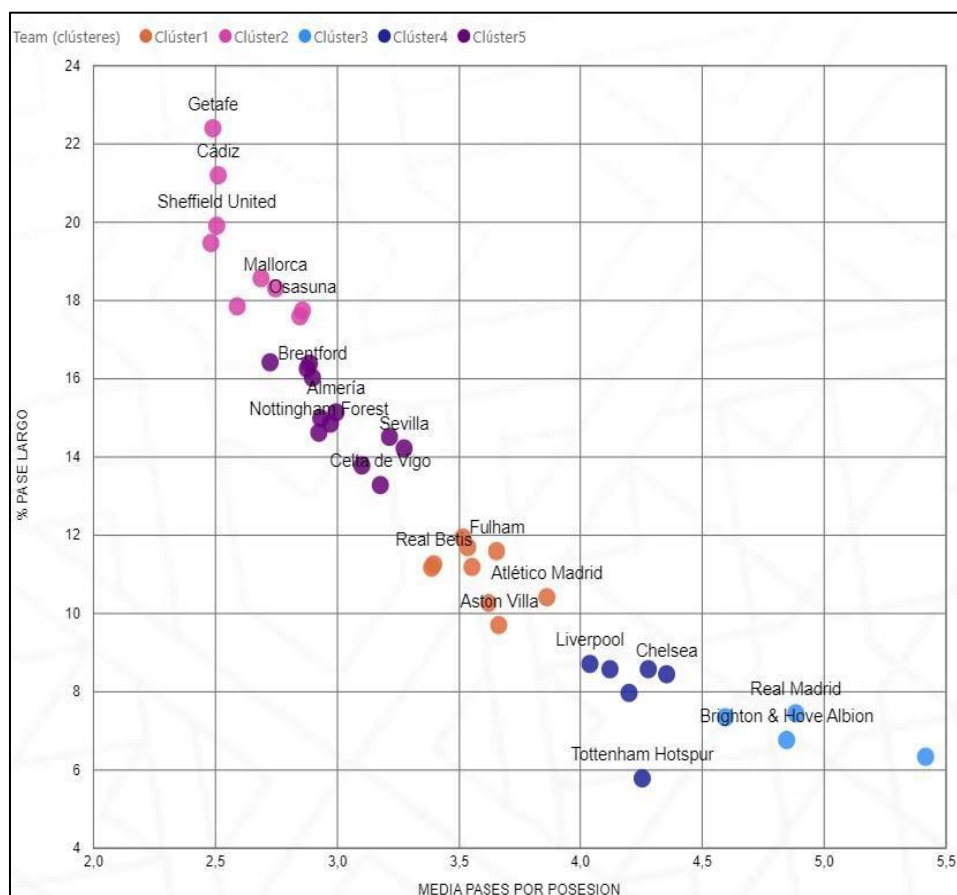


Ilustración 10-11. Clusterización de equipos de Premier y LALIGA por estilo



El software nos arroja cinco clústeres en función a la distribución Pase Largo-Media de pases por posesión. En el clúster más alejado del estilo combinativo encontramos a Getafe, Cádiz, Alavés, Mallorca, Osasuna y Granada en la Liga española y al Sheffield, Everton y Luton por parte de la Premier League. Todos ellos quedan encuadrados en el grupo de los equipos que representarían el estilo directo de manera más fiable.

ESTILO COMBINATIVO									
Premier League (England)					Primera División (Spain)				
Arsenal	Brighton...	Chelsea	Liverpool	Manche...	Tottenh...	Barcelona	Girona	Las Palmas	Real Madrid

ESTILO DIRECTO									
Premier League (England)					Primera División (Spain)				
Everton	Luton Town	Sheffiel...	Cádiz	Deporti...	Getafe	Granada	Mallorca	Osasuna	

Ilustración 12. Equipos clusterizados por estilos de juego

En el extremo contrario, el clúster más ligado a un estilo combinativo encontramos a Real Madrid y FC Barcelona por parte de LaLiga y Manchester City y Brighthon por parte de la Premier. Estos cuatro equipos son los que mejor representarían el Clúster de Estilo combinativo. A ellos le sumamos los equipos del clúster más cercano para tomar mayor referencia de partidos, añadiéndose por parte de LaLiga Girona y Las Palmas y por parte de la Premier League Tottenham, Arsenal, Chelsea y Liverpool, dejando así a diez equipos dentro del estudio de estilos combinativos.

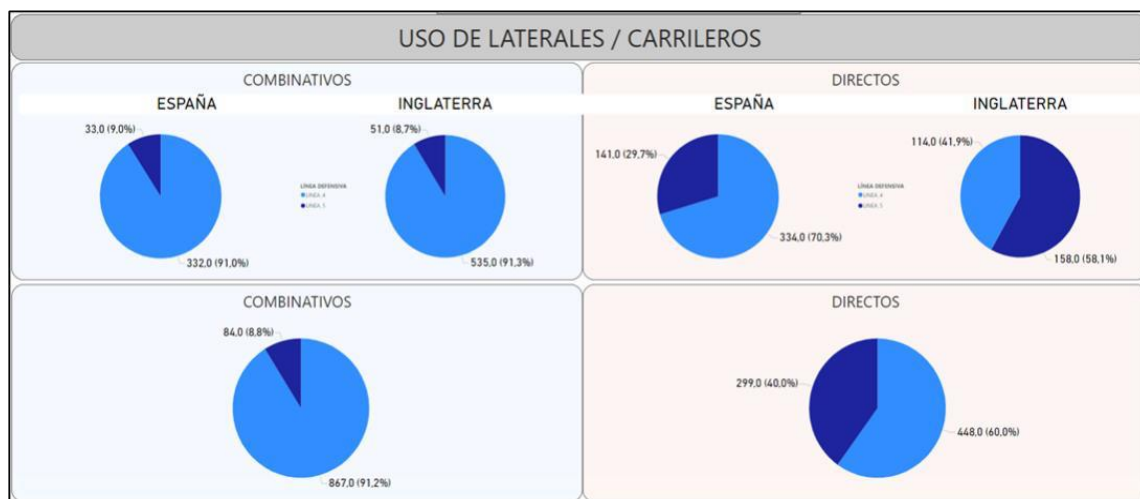


Ilustración 13: Distribución por competición y estilos de juego



Los carrileros en los equipos de estilo combinativo representaron un 8% de la muestra de partidos, siendo mayoritariamente el uso de sistemas de cuatro defensores. En cambio, en los equipos de estilo directo la participación se invirtió. En Premier League en el 58% de los partidos de equipos con estilo directos se utilizó un sistema con carrileros, frente al 29,7% que se dio en España. Parece ser que en Inglaterra sí que puede haber una relación directa del estilo directo con una formación de cinco defensores, mientras que en España esta relación queda más suavizada.

SKILLcorner

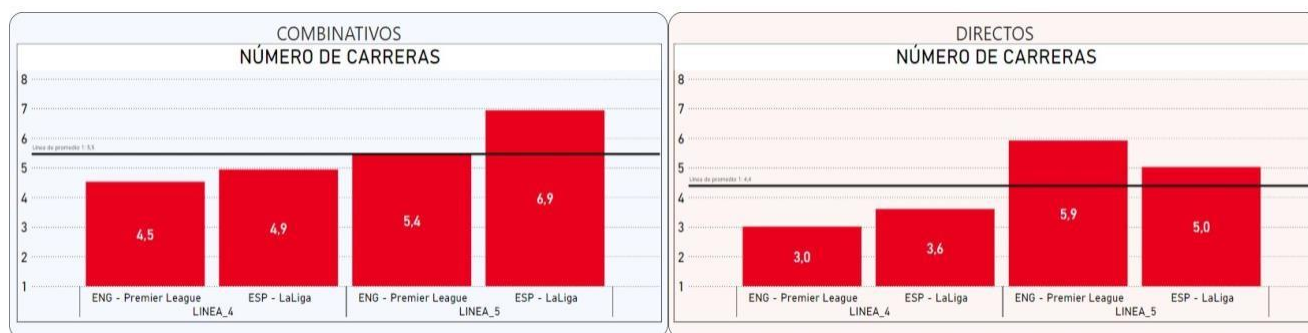


Ilustración 14. Número de carreras en función a la competición y al estilo de juego

En cuanto al número de carreras dependiendo del modelo de juego, observamos tanto en equipos con estilo directo como en los de combinativo, una mayor movilidad ofensiva en los carrileros que en laterales, siendo sobre todo más elevada en la movilidad de los carrileros de la liga española.

Igualmente, de la gráfica anterior se desliza una mayor movilidad en estilos combinativos, tanto en carrileros como laterales, pudiendo quedar más fijos los laterales de equipos de estilo directo debido a la rapidez de las jugadas de ataques donde difícilmente puedan intervenir ante un ataque con pase largo. La única variable que no cumple con este criterio son los carrileros de equipos de estilo directo en Premier League que presentan ligeramente mayor movilidad que los carrileros de la misma competición en equipos de estilo combinativo.

SKILLcorner

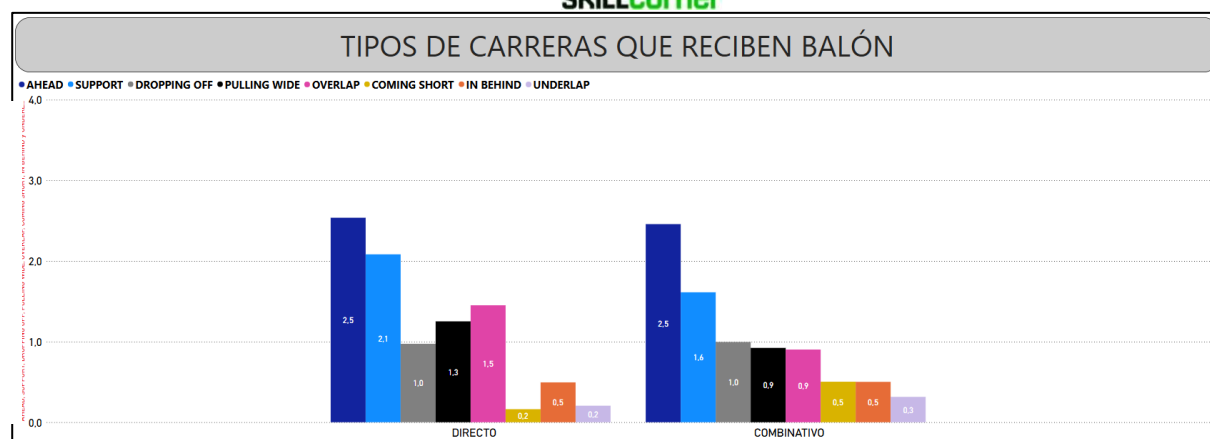


Ilustración 15. Tipos de carrera con recepción de balón en función del estilo de juego



Con respecto a las carreras realizadas con el equipo en posesión del balón no encontramos diferencias superlativas. Las carreras de ruptura son las que más reciben pases seguidas de las de acompañamiento tanto en equipos combinativos como en directos.

Por último, atendiendo a las carreras peligrosas realizadas por Laterales/ Carrileros con respecto al estilo de juego y formación, encontramos importantes evidencias:

- Son los carrileros los que realizan mayor número de carreras peligrosas.
- En equipos combinativos tanto laterales como carrileros realizan mayor número de carreras peligrosas.
- Los laterales (línea de cuatro) de equipos directos son los laterales que menos movilidad peligrosa tienen.
- La mayor diferencia entre el estilo de juego en cuanto al tipo de carreras son el mayor número de carreras que se realizan a la espalda de la defensa rival por parte de los carrileros de equipos combinativos.
- En equipos con formación en línea de cinco los carrileros tienden en mayor medida a carreras peligrosas en llegada a centros.



6. CONCLUSIONES

El análisis destaca que, aunque las diferencias entre carrileros y laterales son sutiles en términos físicos y condicionales, se vuelven relevantes cuando se analizan las características de las carreras realizadas, o incluso incidiendo en carreras peligrosas o que acaban en tiro, y adquieren mayor peso al considerar el modelo de juego, la liga y el estilo de los equipos. Los carrileros se destacan por asumir roles más ofensivos y dinámicos, mientras que los laterales en sistemas de cuatro defensores tienden a equilibrar mejor sus responsabilidades defensivas y ofensivas.

En cuanto a la exigencia condicional, aunque las distancias recorridas y las velocidades máximas no presentan diferencias marcadas entre ambas posiciones, las carreras específicas — como los desdoblamientos por banda— exigen mayores esfuerzos físicos y tácticos de los carrileros. Este comportamiento se ve influido por varios factores:

- **Liga Española vs. Premier League:** En la Premier League, los carrileros realizan esfuerzos más intensos y sprints más frecuentes, reflejando una mayor exigencia física. En comparación, en la Liga Española tanto los carrileros como los laterales tienen un promedio ligeramente superior de carreras ofensivas por partido, lo que indica un enfoque más dinámico y móvil, aunque de menor intensidad.
- **Modelos de juego:** Los equipos con un estilo de juego directo tienden a aprovechar más a los carrileros debido a su capacidad de despliegue rápido por las bandas. En contraste, los equipos combinativos priorizan patrones de apoyo y desmarques más cortos, favoreciendo la construcción desde zonas bajas tanto con laterales como con carrileros. Además, los carrileros de equipos de este estilo suelen realizar un mayor número de carreras peligrosas, sobre todo aquellas orientadas a romper líneas defensivas.
- **Carreras hacia la finalización:** Un aspecto crucial que a menudo pasa desapercibido a la hora de alinear un carrilero es la importancia de las carreras hacia el área. Al llegar desde una posición tan abierta, no solo dificulta su marcaje, sino que se convierte en un factor imprevisible para la defensa, especialmente en situaciones de centros laterales. Este tipo de carreras puede resultar decisivo para desorganizar defensas rivales y generar ocasiones de gol.

NUNCA TE RINDAS



SEVILLA FC

NUNCA TE RINDAS

