

DEPORTES Y DEPORTISTAS

SUPLEMENTO ILUSTRADO DE

EL MERCURIO

Año 1

Num. 2

SABADO 25 DE DICIEMBRE DE 1920



MANUEL SANCHEZ

(Caricatura de Oliver)



PRECIO:
VEINTE CENTAVOS

derecha de Villalba. Cuerpo a cuerpo. Se cruzan golpes. El uruguayo pega más. Gong.

Octavo round. — Ataca Villalba. Registramos varios directos de izquierda al rostro. Lenevé se cubre varias veces. Su herida lo fastidia. La sangre le impide ver. Su rival aprovecha esta circunstancia. Cuerpo a cuerpo. Clinch. Varios directos de Villalba. Lenevé responde poco. Cuerpo a cuerpo. Gong.

Se comenta la acometividad del uruguayo, el que no ha descansado ni un momento, pegando siempre.

Lenevé sólo ha ensayado, sin resultado, algunos golpes, poniendo en ellos todas sus energías.

Noveno round. — Villalba acomete. Varias izquierdas al rostro y un crochet de derecha, abajo. Directo de derecha de Lenevé al mentón.

Cuerpo a cuerpo. Villalba trabaja continuamente. Su izquierda pega muchas veces seguidas sobre el ojo herido del francés, el que responde con algunos buenos cross, que encuentran a Villalba cubierto, Lenevé resbala y se cae, levantándose en seguida. Suena el gong.

Se aplaude mucho y especialmente a Villalba, cuyo triunfo se cree ya seguro.

Décimo round. — Se inicia con un cuerpo a cuerpo. Villalba lleva la mejor parte. Crochet de derecha de Lenevé al mentón. Cross de Villalba, abajo. Cuerpo a cuerpo. Clinch. Lenevé ensaya un swing de izquierda que el uruguayo esquiva con su peculiar maestría.

Directo de izquierda de Villalba. Cuerpo a cuerpo. Clinch. El uruguayo entra varias veces de izquierda y de derecha. Crochet de Lenevé, de derecha al estómago. Gong.

Undécimo round. — Lenevé ataca, tratando de entrar al rostro y al estómago. Villalba se cubre bien, contestando con varios directos de izquierda al rostro. El francés pierde mucha sangre. Esta desventaja la sigue aprovechando Villalba. Sus golpes, si bien no muy fuertes, son seguidos. Cuerpo a cuerpo. Clinch. Crochet de derecha de Villalba al mentón. Cuerpo a cuerpo. Gong.

Duodécimo y último round. — Se estrechan las manos y sonríen amigablemente.

El primero en atacar es Lenevé. Ensayando dos fuertes swings de derecha e izquierda al mentón. Villalba esquiva y entra de izquierda al rostro. Cuerpo a cuerpo. Clinch. Swings de Villalba de derecha. Directo de izquierda del uruguayo, arriba. Cuerpo a cuerpo. Villalba castiga mucho. Clinch. Lenevé yerra un fuerte crochet de derecha al mentón. Directo de izquierda de Villalba al rostro. Cuerpo a cuerpo. Se cruzan golpes.

Suena el gong anunciando el final de la pelea. Se espera el fallo de los jueces.

Rodríguez Jurado lo recoge y levanta el brazo de Villalba, proclamándolo vencedor.

El público aplaude con entusiasmo a ambos boxeadores. El francés con su acostumbrada caballerosidad, es el primero en felicitar a Villalba, el que, lleno de alegría abraza a su manager Sbrail.

Pasados los primeros minutos, nos acercamos a Villalba para saludarlo. El muchacho, florido, profundamente emocionado. No era para menos. Acababa de ganar un torneo brillante, su más difícil combate.

C. V.

Buenos Aires, 12 de noviembre de 1920.

La vida del futbolista profesional

Entre los grandes clubs profesionales ingleses se debate la cuestión de si un jugador debe trabajar en otra cosa que no sea football. El punto principal de la dificultad está en que no todos los jugadores pueden encontrar trabajo que no afecte o deteriore sus cualidades y entrenamiento.

Antiguamente los clubs "compraban" sus jugadores y no tenían derecho más que a entrenarse en el club diariamente. Hoy día en un club puede presentarse el caso de algunos jugadores que trabajan en sus ocupaciones durante la semana y otros que no lo hacen. Por supuesto que estos últimos tienen que manifestarse descontentos, pues sus colegas, además de recibir el mismo salario por jugar football, les aventajan con lo que ganan fuera.

Parece que la tendencia se inclina a exigir que todos los jugadores vivan cerca del centro de su club y que no se ocupen de otra cosa que de su preparación.

Sin embargo hoy por hoy el buen jugador puede fijar sus condiciones como quiera por la escasez de jugadores de primera línea. Cuando éstos abundan entonces los clubs podrán fijar sus condiciones. Se ha presentado el caso últimamente de un club que necesitaba un jugador. Este fijó como condición no vivir cerca del club y trabajar en lo que quisiera, garantizando sólo su eficiencia en el momento de jugar o preparar campeonatos y naturalmente fué aceptado.

Utilidad de los transportes automóviles en caso de emergencia

Después de haber desempeñado un papel predominante en la victoria de los aliados, el autocamión "lorry" o "motor truck", como se le llama en diversos países, desde entonces viene prestando servicios incalculables al mantener abiertas las arterias del comercio. Con los ferrocarriles eléctricos y a vapor restringidos o paralizados por las huelgas, en muchas regiones de varios países, el único medio de transporte de pasajeros y productos alimenticios ha sido el autocamión.

Hace algún tiempo Nueva York, la ciudad más grande del mundo, se vió frente al problema de quedarse sin transportes. Cientos de miles de personas que tenían que realizar largos recorridos para llegar a su trabajo diariamente, hubieran tenido que quedarse en su casa, con la consiguiente pérdida de salarios, amén de los perjuicios que esta ausencia hubiera causado al comercio si no hubiese sido por los camiones.

Millares de estos vehículos fueron movilizados sin pérdida de tiempo en las vías de gran tráfico, algunos centenares de ellos bajo la dirección de las autoridades municipales.

Tan eficiente resultó este servicio de emergencia, que sólo fué un reducido porcentaje de empleados el que faltó a sus ocupaciones por la huelga tranviario-ferroviaria.

Más dramático aún es el caso que se presentó en Inglaterra durante la reciente huelga general ferroviaria.

En la media noche del 25 de setiembre se había preparado el golpe de mano que debía paralizar los transportes de víveres y pasajeros en toda la Gran Bretaña.

Dentro de las 24 horas subsiguientes se vieron camiones cargando productos alimenticios en las grandes terminales ferroviarias; estaban funcionando servicios postales entre los grandes centros de población, y organizábase un servicio de emergencia en las grandes carreteras. De todas partes llegaban ofrecimientos de conductores voluntarios, y dos días después, el 28 de setiembre, se contaba con un vasto personal de conductores experimentados, mecánicos e ingenieros.

Hombres y mujeres se presentaban a millares, ofreciendo sus servicios, y el 29 ya existía en toda Inglaterra un servicio completo y eficiente de transportes automóviles. De Edimburgo, Liverpool, Sheffield, Portsmouth y otras ciudades llegaban informaciones al efecto de que llegaban víveres, piezas postales, etc., en trenes de autocamiones, y hasta de que los automóviles particulares estaban dedicados a los transportes públicos y comerciales.

Quando la huelga tranviario-ferroviaria terminó, el país entero estaba inundado de abastecimientos alimenticios transportados por camiones. Las tiendas estaban llenas de artículos de primera necesidad; la leche no faltó en las ciudades.

El orden de preferencia de los transportes fué el siguiente: 1.º, transportes de alimentos; 2.º, servicios postales; 3.º, servicios médicos; 4.º, servicios municipales. Puede darse una idea de la magnitud de la organización de estos transportes por el hecho de que para el transporte de leche solamente se emplearon 5,000 camiones.

El resultado de estas grandes pruebas del valor de los transportes automóviles ha sido la comprobación de que es necesario organizar este sistema sobre una base de eficiencia análoga a los ferrocarriles. El porvenir debe ser un porvenir de caminos, sobre los cuales los autocamiones puedan funcionar con horarios fijos y regulares, y no como un servicio suplementario de las líneas ferroviarias, sino como una entidad separada, con menores recorridos.

Un ejemplo de la implantación de este sistema lo vemos en Liverpool, puerto por el cual entra la tercera parte de los alimentos de Inglaterra, y en el cual los servicios automóviles de emergencia durante la gran huelga de setiembre superaron las necesidades generales.

En los Estados Unidos el desenvolvimiento de los transportes automóviles ha sido sumamente rápido durante los últimos pocos años. En muchas extensas zonas los servicios expresos de camiones han sido establecidos con horarios y recorridos fijos, con lo cual no sólo se ha aliviado la congestión habitual del tráfico ferroviario, sino que hasta se ha llegado a lugares lejanos, a territorios dilatados

que antes se hallaban fuera del radio de los transportes regulares.

El resultado ha sido que han podido llegar mayores cantidades de productos alimenticios a los mercados, con la consiguiente reducción de los precios, y que otros materiales han podido ser entregados a la industria y al comercio en menor tiempo que con los ferrocarriles. Las poblaciones, con el nuevo sistema, se hallan a salvo de las huelgas y embargos de cargas.

Las autoridades norteamericanas están comenzando a aprovechar la experiencia de los propietarios de vehículos comerciales y a establecer servicios postales y de encomiendas con autocamiones. Este sistema estará compuesto por grandes líneas que correrán del norte al sur, con numerosos ramales completamente independientes, irradiando en las zonas intermedias.

Mr. Blakslee, subdirector general de correos de la Unión, calcula en 200 millones de pesos oro, los ingresos fiscales que se percibirán de esta fuente de recursos bajo este sistema, ascendiendo los gastos tan sólo a 50 millones de pesos o/s. En una sola ruta postal el año pasado se recaudó un beneficio fiscal de cerca de 100,000 pesos o/s.

En 1914 el número de los vehículos comerciales en uso en los Estados Unidos era de 136,000. En 1918 había aumentado a cerca de 600,000. La producción calculada para 1919 era de 300,000, de los cuales 40,000 corresponderán a la General Motors Corporation.

Durante los años venideros la producción irá constantemente en aumento, y el empleo del autocamión comercial seguirá difundiéndose rápidamente.

Los transportes automóviles y los buenos caminos son la respuesta y la solución a los problemas de la carestía de los víveres y de la congestión del tráfico.

El mundo entero lo ha comprendido así, y está exigiendo y adquiriendo camiones automóviles, y votando millones para caminos.

C. G. ARTHUR.

UN SALTO EXTRAORDINARIO



La nadadora francesa Mme. Suzanne Wurtz, lanzándose desde 35 metros de altura