

OFICIALES DE LA DIVISION

JESUS BARRIENTOS HERNANDEZ,

Ayudante del Superintendente S. T., San Luis Potosí, S. L. P.

SOSTENES MONTOYA MACIAS,

Ayudante del Superintendente S. T., San Luis Potosí, S. L. P.

ANTONIO ACOSTA MATA,

Ayudante del Superintendente. S. T., Saltillo, Coah.

JOSE GABRIEL MENDEZ CALVILLO,

Ayudante del Superintendente S. L., San Luis Potosí, S. L. P.

EMETERIO M. DOMINGUEZ DOMINGUEZ,

Jefe de Despachadores, San Luis Potosí, S. L. P.

JOSE HERRERA OSORIO,

Superintendente, San Luis Potosí, S. L. P.



SEGURIDAD ANTE TODO
FERROCARRILES NACIONALES
DE MEXICO

DIVISION DE SAN LUIS

HORARIO NUM. 7

Comienza a regir a las 0h. 01m. del Domingo
21 de Mayo de 1967

Hora del Meridiano 90

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

DAVID H. LUCERO

Superintendente General de Transportes
MEXICO, D. F.

AGUSTIN SANTILLAN B.,

Subgerente de Operación
MEXICO, D. F.

ING. EUFRASIO SANDOVAL R.,

Gerente General
MEXICO, D. F.

T A B L A D E V E L O C I D A D E S

D I S T A N C I A A R E C O R R E R E N K I L O M E T R O S

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	D I S T A N C I A A R E C O R R E R E N K I L O M E T R O S																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
5	0.12	0.24	0.36	0.48	1.00	1.12	1.24	1.36	1.48	2.00	2.12	2.24	2.36	2.48	3.00	3.12	3.24	3.36	3.48	4.00
10	6.00	12.00	18.00	24.00	30.00	36.00	42.00	48.00	54.00	1.00	1.06	1.12	1.18	1.24	1.30	1.36	1.42	1.48	1.54	2.00
15	4.00	8.00	12.00	16.00	20.00	24.00	28.00	32.00	36.00	40.00	44.00	48.00	52.00	56.00	1.00	1.04	1.08	1.12	1.16	1.20
20	3.00	6.00	9.00	12.00	15.00	18.00	21.00	24.00	27.00	30.00	33.00	36.00	39.00	42.00	45.00	48.00	51.00	54.00	57.00	1.00
25	2.24	4.48	6.72	8.96	11.20	13.44	15.68	17.92	20.16	22.40	24.64	26.88	29.12	31.36	33.60	35.84	38.08	40.32	42.56	44.80
30	2.00	4.00	6.00	8.00	10.00	12.00	14.00	16.00	18.00	20.00	22.00	24.00	26.00	28.00	30.00	32.00	34.00	36.00	38.00	40.00
35	1.43	2.86	4.29	5.71	7.14	8.57	10.00	11.43	12.86	14.29	15.71	17.14	18.57	20.00	21.43	22.86	24.29	25.71	27.14	28.57
40	1.20	2.40	3.60	4.80	6.00	7.20	8.40	9.60	10.80	12.00	13.20	14.40	15.60	16.80	18.00	19.20	20.40	21.60	22.80	24.00
45	1.12	2.24	3.36	4.48	5.60	6.72	7.84	8.96	10.08	11.20	12.32	13.44	14.56	15.68	16.80	17.92	19.04	20.16	21.28	22.40
50	1.05	2.10	3.15	4.20	5.25	6.30	7.35	8.40	9.45	10.50	11.55	12.60	13.65	14.70	15.75	16.80	17.85	18.90	19.95	21.00
55	1.00	2.00	3.00	4.00	5.00	6.00	7.00	8.00	9.00	10.00	11.00	12.00	13.00	14.00	15.00	16.00	17.00	18.00	19.00	20.00
60	0.95	1.90	2.85	3.80	4.75	5.70	6.65	7.60	8.55	9.50	10.45	11.40	12.35	13.30	14.25	15.20	16.15	17.10	18.05	19.00
65	0.90	1.80	2.70	3.60	4.50	5.40	6.30	7.20	8.10	9.00	9.90	10.80	11.70	12.60	13.50	14.40	15.30	16.20	17.10	18.00
70	0.85	1.70	2.55	3.40	4.25	5.10	5.95	6.80	7.65	8.50	9.35	10.20	11.05	11.90	12.75	13.60	14.45	15.30	16.15	17.00
75	0.80	1.60	2.40	3.20	4.00	4.80	5.60	6.40	7.20	8.00	8.80	9.60	10.40	11.20	12.00	12.80	13.60	14.40	15.20	16.00
80	0.75	1.50	2.25	3.00	3.75	4.50	5.25	6.00	6.75	7.50	8.25	9.00	9.75	10.50	11.25	12.00	12.75	13.50	14.25	15.00
85	0.70	1.40	2.10	2.80	3.50	4.20	4.90	5.60	6.30	7.00	7.70	8.40	9.10	9.80	10.50	11.20	11.90	12.60	13.30	14.00
90	0.65	1.30	1.95	2.60	3.25	3.90	4.55	5.20	5.85	6.50	7.15	7.80	8.45	9.10	9.75	10.40	11.05	11.70	12.35	13.00
95	0.60	1.20	1.80	2.40	3.00	3.60	4.20	4.80	5.40	6.00	6.60	7.20	7.80	8.40	9.00	9.60	10.20	10.80	11.40	12.00
100	0.55	1.10	1.65	2.20	2.75	3.30	3.85	4.40	4.95	5.50	6.05	6.60	7.15	7.70	8.25	8.80	9.35	9.90	10.45	11.00

LA TABLA DE VELOCIDADES facilita la solución de algunos problemas relacionados con la velocidad media, en kilómetros por hora, de los trenes. Para el efecto, se recurre a la columna del extremo izquierdo que lleva el rubro de "velocidad en kilómetros por hora"; a los números del 1 al 20, inclusive, que aparecen bajo el título de "Distancia a recorrer en kilómetros". Y a las columnas de tiempos que figuran bajo los números antedichos. En seguida se muestran algunos ejemplos:

- 1).—Un tren recorre un kilómetro en 48 segundos y se quiere saber a qué velocidad marcha. Se localiza el dato TIEMPO en la columna vertical bajo el número 1 y, siguiendo la línea horizontal hacia la izquierda, se encontrará, bajo el encabezado "velocidad en kilómetros por hora", el informe deseado. Esto es: el tren se mueve a razón de 75 k. p. h.
- 2).—Se desea saber qué tiempo hay que emplear para recorrer un kilómetro a la velocidad de 25 k. p. h. Se busca esta velocidad en la columna de la extrema izquierda y la contestación se obtiene en la columna que corresponde a un kilómetro: 2 minutos 24 segundos.
- 3).—Un tren marcha a razón de 50 k. p. h. y se quiere saber qué distancia recorre en 12 minutos. En la columna de la extrema izquierda —velocidad en k. p. h.— se localiza el dato 50 k. p. h. y, siguiendo la línea horizontal hasta la columna donde se encuentran los 12 minutos, se obtiene la contestación en el encabezado de esta columna, el cual muestra que dicho tren puede recorrer 10 kilómetros.
- 4).—Tomando ese tren que se mueve a razón de 50 k. p. h. se quiere saber en qué lapso recorrerá el tramo entre dos estaciones que distan 15 kilómetros una de otra. Se traza una línea imaginaria entre la columna de la izquierda —velocidad en k. p. h.— que muestra el número 50 y la columna vertical bajo el número 15, y en el vértice del ángulo se encuentran los 18 minutos que son los que el tren empleará en recorrer la distancia indicada.
- 5).—La distancia entre dos estaciones contiguas es de 12 kilómetros y se dispone de 16 minutos para recorrerla. Se desea saber qué velocidad en k. p. h. habrá de desarrollarse. Búsquense, en la columna que corresponde a 12, los 16 minutos y, siguiendo la línea horizontal hacia la izquierda, se encontrará que la velocidad que debe desarrollarse es de 45 k. p. h.

TONELAJE

(1) TONELAJE ECUACIONADO es una base nominal técnica que tiene por objeto compensar uniformemente el factor "resistencia" por pendientes ascendentes o fricción para los trenes compuestos de carros cargados o vacíos, o de cargados y vacíos al mismo tiempo, cualquiera que sea el número de unidades de que se compongan.

(2) PARA ECUACIONAR EL TONELAJE de un tren y ajustarlo al que marca la tabla, obténgase de las guías el peso bruto (tara y contenido) de cada unidad y cuando ésto no sea posible calcúlese el peso del contenido de una manera estimativa. Agréguese al peso bruto de cada unidad que lo componga (ya sean coches o carros cargados o vacíos) la cifra que muestre la columna "FACTOR CARRO" en el tramo correspondiente. Ejemplo:

42 carros, con peso bruto total de	2,100 Tons.
Factor carro 10, que multiplicado por 42 (carros), es igual a	420 Tons.
	—————
Total	2,520 Tons.

ecuacionadas

(3) CUANDO LAS CONDICIONES ATMOSFERICAS lo requieran, puede reducirse hasta el 5% del tonelaje ecuacionado, informándolo al Jefe de Despachadores desde la primera oficina de comunicación en servicio.

(4) CUANDO UNA MAQUINA no pueda remolcar el tonelaje que le marca la tabla, dése aviso al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Supte. S. L., por medio de telegrama que firmarán el Conductor y el Maquinista, informando las causas y la reducción que deba hacerse.

(5) CUANDO SE MANEJEN MAQUINAS MUERTAS, el Jefe de Despachadores avisará a los Conductores y Maquinistas la velocidad máxima que deban desarrollar sus trenes de acuerdo con los informes que debe proporcionar el Departamento Mecánico.

TONELAJE ECUA

LOCOMOTORAS DIESEL

Clase.....	DE-17	DE-11	DE-13	DE-10	DE-10	DE-12	DE-20	DE-22
Unidades.....	A y B	A y B	A y B	A y B	A y B			
Números.....	7000 a 7009	6319 a 6334	6502 a 6534	6200 a 6209	6210 a 6213	6400 a 6405	8001 a 8009	7200 a 7294
Velocidad mínima kilómetros p/hora.....	18	18	19	18	18	18	18	18
Velocidad máxima kilómetros p/hora.....	105	105	105	105	105	105	120	105
Relación de engranes.....	62-15	62-15	74-18	62-15	62-15	63-15	65-18	74-18
Caballos de fuerza.....	3,500	3,000	3,200	2,700	2,700	3,000	1,800	1,800
Fuerza de tracc. continuada en lbs. a la velocidad mínima.....	88,000	80,000	80,000	74,000	74,000	82,600	46,000	46,000
Base rígida en pies y pulgadas.....	9'	9'	9'4"	9'	9'	16'9"	9'	9'4"
Peso en toneladas métricas.....	210	218	218	210	218	270	109	113

RUMBO AL NORTE			T O N E					
DE	A	FACTOR CARRO						
ESCOBEDO.....	Río Laja.....	5	3,610	3,280	3,155	2,680	1,895	
Río Laja.....	San Luis Potosí.....	5	3,135	2,850	2,740	2,330	1,645	
SAN LUIS POTOSÍ.....	Moctezuma.....	5	4,030	3,665	3,525	2,995	2,115	
Moctezuma.....	Laguna Seca.....	5	2,690	2,445	2,350	2,000	1,410	
Laguna Seca.....	La Ventura.....	5	3,990	3,665	3,525	2,995	2,095	
La Ventura.....	Carneros.....	5	2,470	2,245	2,200	1,870	1,295	
Carneros.....	Saltillo.....	5	4,175	3,795	3,650	3,100	2,190	
VANEGAS.....	Tepiche.....	3	1,490	1,355			785	
Tepiche.....	Matehuala.....	3	3,745	3,405			1,965	
RIO LAJA.....	San Luis de la Paz.....	2						
San Luis de la Paz.....	Pozos.....	2						
RUMBO AL SUR								
DE	A	FACTOR CARRO						
SALTILLO.....	Carneros.....	3	1,375	1,250	1,200	1,020	720	
Carneros.....	Gomez Farías.....	3	4,030	3,625	3,355	2,850	2,115	
Gomez Farías.....	Vanegas.....	3	5,040	4,535	4,195	3,565	2,645	
VANEGAS.....	Laguna Seca.....	4	2,900	2,610	2,415	2,050	1,520	
Laguna Seca.....	Bocas.....	4	5,040	4,535	3,355	2,850	2,645	
Bocas.....	Pinto.....	4	2,520	2,270	2,100	1,785	1,325	
Pinto.....	San Luis Potosí.....	4	5,040	4,535	3,355	2,850	2,645	
SAN LUIS POTOSÍ.....	Chirimoya.....	3	2,980	2,710	2,605	2,215	1,565	
Chirimoya.....	San Felipe.....	3	1,485	1,350	1,300	1,105	785	
San Felipe.....	Escobedo.....	3	4,585	4,170	4,010	3,410	2,405	
MATEHUALA.....	Cedral.....	3	1,490	1,355			785	
Cedral.....	Tepiche.....	3	3,400	3,090			1,785	
Tepiche.....	Vanegas.....	3	8,370	7,610			4,395	
POZOS.....	San Luis de la Paz.....	2						
San Luis de la Paz.....	Río Laja.....	2						

NOTAS:

- 1) Cuando se les acople a las locomotoras clase DE-27 otra clase de locomotoras para trabajar en múltiple, se les reducirá el 10% del tonelaje a estas otras, para que hagan la velocidad mínima de 25 kilómetros por hora.
- 2) Cuando por cualquier circunstancia sea necesario independizar un motor de tracción a las locomotoras clase DE-17, DE-24, DE-25, DE-26 y DE-27, deberán correr a su Terminal con máquina sola o con cabo, conservando en su recorrido una velocidad de 38 kilómetros por hora, a excepción de los trayectos que estén protegidos por menores velocidades. Deben tener presente que al independizarse un motor de tracción, los restantes quedan conectados en paralelo con el generador principal, y en tales condiciones es peligroso remolcar tonelaje que haga bajar la velocidad de estas locomotoras, a menos de la que se les está señalando, por lo que es de suma importancia cumplan estrictamente con estas instrucciones.
- 3) Máquinas 6335 a 6338 inclusive, tienen las mismas características y remolcan el mismo tonelaje que las máquinas 6300 a 6318.

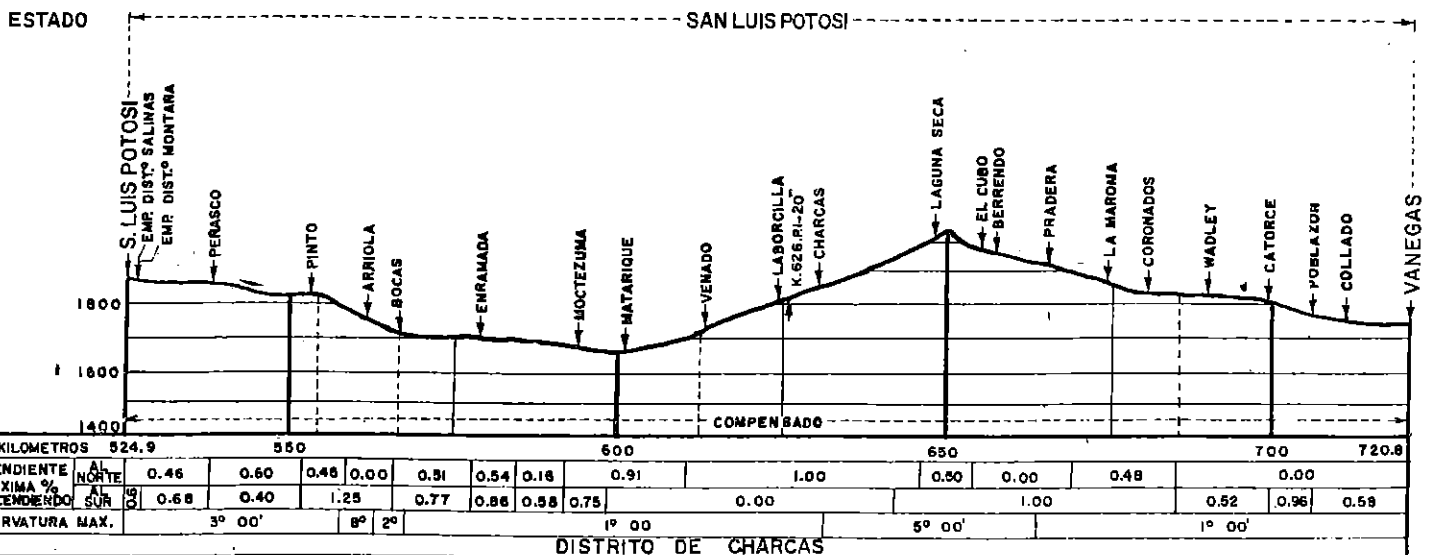
CIONADO (PARA RIEL SECO)

ELECTRICAS (N. DE M.)

DE-23	DE-24	DE-25	DE-27	DE-26	DE-17	DE-21	DE-26	DE-19	DE-11	DE-13	DE-14	DE-15	DE-18	DE-6
7300 a 7323	7400 a 7473	7500 a 7536	8200 a 8254	8100 a 8144	7010 a 7034	7100 a 7108	6800 a 6821	6900 y 6901	6300 a 6318	6500 y 6501	6600 y 6601	6700 a 6706	5800 a 5889	5600 a 5663
18	18	18	25	20	18	18	18	18	18	19	18	19	18	13
105	105	105	120	105	105	105	96	105	105	105	105	105	90	96
62-15	74-18	62-15	61-16	74-18	62-15	62-15	63-15	74-18	62-15	74-18	62-15	74-18	62-15	75-16
1,800	1,800	1,800	2,500	2,400	1,750	1,750	1,600	1,600	1,500	1,600	1,500	1,600	1,310	1,000
46,000	46,000	46,000	46,000	55,000	44,000	44,000	42,000	42,000	40,000	40,000	40,000	40,000	34,000	34,000
12'2"	12'6"	9'	9'	9'4"	9'	9'	13'	12'6"	9'	9'4"	9'	9'4"	9'	9'4"
100	152	105	110	116	105	105	145	163	109	109	105	105	76	109

L A D A S

1,895	2,275	1,805	1,720	1,640	1,395
1,645	1,975	1,565	1,495	1,425	1,210
2,115	2,540	2,015	1,925	1,835	1,560
1,410	1,690	1,345	1,285	1,225	1,040
2,095	2,515	1,995	1,925	1,835	1,560
1,295	1,555	1,235	1,170	1,125	955
2,190	2,630	2,085	1,970	1,895	1,610
785	940	745	710	675	670
1,965	2,360	1,870	1,790	1,705	1,450
					405
					330
720	865	685	655	625	530
2,115	2,540	2,015	1,900	1,810	1,540
2,645	3,175	2,520	2,380	2,265	1,925
1,520	1,825	1,450	1,370	1,305	1,110
2,645	3,175	2,520	2,380	2,265	1,925
1,325	1,590	1,260	1,190	1,135	965
2,645	3,175	2,520	2,380	2,265	1,925
1,565	1,875	1,490	1,420	1,355	1,160
785	940	745	710	675	570
2,405	2,885	2,290	2,190	2,085	1,790
785	940	745	710	675	570
1,785	2,140	1,700	1,625	1,545	1,310
4,395	5,275	4,185	3,995	3,805	3,235
					1,585
					450



Número de la Estación	Distancia de México Kilómetros	RUMBO AL NORTE						Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE RIO LAJA HORARIO No. 7 ESTACIONES
		SEGUNDA CLASE			PRIMERA CLASE					
		421	419	465	71	1	3			
B-314	313.4	S. H. M. 20.30	S. H. M. 8.30	S. H. M. 6.00	S. H. M. 22.45	S. H. M. 13.21	S. H. M. 2.15	0.42	4	DN..... ESCOBEDO.....(GO)
B-320	319.3	20.40	8.40	6.18	22.49	p 13.29 ^{x466}	p 2.22			D..... 5.9 COMONFORT.....(RO)
B-329	328.1	20.53	8.53	6.30	22.56	13.38 ^{x422}	b 2.32	0.51	7	..... 8.8 RINCONCILLO.....
B-342	341.5	21.11	9.11	6.50	23.09	13.51	b 2.48		13	..... 13.4 BEGOÑA.....
B-350	349.3	21.31	9.31	7.15	23.16	p 14.01	p 2.59 ^{x420}	0.65	6	DN... 7.8 SAN MIGUEL ALLENDE... (SM)
B-358	357.2	.....	.....	.....	.....	.....	b 3.08		11	..... 7.9 TABOADA.....
B-361	361.0	21.49	9.49	7.36	23.27	p 14.14	p 3.16			D..... 5.8 ATOTONILCO..... (AO)
B-369	368.3	.....	.....	.....	.....	.....	b 3.25	1.00	10	..... 7.3 LA PETACA.....
B-373	373.0	22.07	10.07	7.56	23.37	b 14.25	b 3.31 ^{x72}			..... 4.7 TEQUISQUIAPAN.....
B-387	386.8	22.30	10.30	8.24	23.49	p 14.39	p 3.51	0.80	12	D..... 13.8 DOLORES HIDALGO... (HD)
B-393	392.4	22.45	11.05 ^{x466}	9.00	23.55 ^{x4}	p 14.47	p 4.01	0.75	6	DN..... 5.6 RIO LAJA..... (RN)
B-404	404.0	23.02	11.22 ^{x422}	9.16	0.06	15.00	b 4.17		11	..... 11.6 PEÑA PRIETA.....
B-413	412.7	23.29 ^{x4}	11.51 ^{x2}	9.29	0.15	15.10	b 4.29		9	..... 8.7 TRANCAS.....
B-422	421.7	23.44	12.06	9.42	0.23	p 15.20	p 4.41	1.00	8	D..... 9.0 OBREGON..... (BX)
B-431	430.6	23.59 ^{x420}	12.21	9.55 ^{x466}	0.30 ^{x420}	15.26	4.52		6	..... 8.9 MAX GARCIA.....
B-441	440.6	0.14	12.46	10.09 ^{x422}	0.37	p 15.37	p 5.05		7	DN..... 10.0 SAN FELIPE..... (SF)
B-443	442.6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0.36	14	..... 2.0 "Y" SAN FELIPE.....
B-456	455.2	0.35 1.02 ^{p71}	13.07	10.54 ^{x2}	0.52 ^{p421}	p 15.55	p 5.26			DN..... 12.6 CHIRIMOYA..... (MA)
B-458	457.5	.....	.....	.....	.....	.....	b 5.30	0.27	9	..... 2.3 CARTAGENA.....
B-469	468.3	1.21	13.26	11.13	1.02	p 16.07	p 5.42	0.56		D..... 10.8 JARAL DE BERRIO... (AL)
B-475	475.0	.....	.....	.....	.....	p 16.13	p 5.50		11	..... 6.7 LA VENTILLA.....
B-485	485.0	1.50 ^{x72}	13.57	11.33	1.14	p 16.25	p 6.02	0.20		D..... 10.0 VILLA REYES..... (VR)
B-495	495.0	2.08	14.13	11.48	1.21	p 16.34	p 6.14	1.00	7	D..... 10.0 JESUS MARIA..... (JM)
B-510	509.8	2.26	14.31	12.06	1.32 ^{x72}	16.46	b 6.29		9	..... 14.8 LA PILA.....
B-519	518.2	2.45	14.45	12.19	1.38	16.53	6.38 ^{x466}	0.00	5	..... 8.4 ESPAÑITA.....
B-525	524.9	li. 3.00 H. M.	li. 15.00 H. M.	li. 12.30 H. M.	li. 1.44 H. M.	17.00	6.45 ^{x422}		6	DN..... 6.7 S. LUIS POTOSI. Carga (SP)
B-526	525.1	.....	.....	.....	.....	.....	.....			..... 0.2 CONEXION SUR PASAJEROS.....
B-526-A	525.8	.....	.....	.....	.....	.....	.....	0.35	3	..... 0.7 "Y" SAN LUIS POTOSI.....
BG-1	526.7	.....	.....	.....	.....	li. 17.10 H. M.	li. 6.55 H. M.	0.20		DN... 0.9 S. LUIS POTOSI. Pajs. (DS-CS)
		421	419	465	71	1	3			HORARIO No. 7
		Rápido Carga Diario	Rápido Carga Diario	Carga Diario	Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario			

Dirección Superior "AL NORTE", excepto que No. 72 es superior a No. 3.

NOTAS:

- 1) Trenes Nos. 1 y 3 pasarán el "Registro de Trenes" en San Luis Potosí Carga. (Excepción a la Regla 83-A).
- 2) Excepto trenes de segunda clase y extras, todos los trenes pasarán el REGISTRO en San Felipe. (Excepción a la Regla 83-A). Fuera de las horas de servicio telegráfico el registro de trenes quedará dentro de la caseta telefónica.
- 3) Para el efecto de libramiento de los trenes superiores con sujeción a lo dispuesto en la Regla 86, trenes inferiores, aplicarán el tiempo que aquellos tienen señalado en la estación donde haya escape, inmediata anterior a aquella a la que van a librar. (Excepción a la Regla 86).

DISTRITO DE RIO LAJA

R U M B O A L S U R

HORARIO No. 7	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE						SEGUNDA CLASE			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15 Mts.	Báscula Combustible Ganado Mesa Giratoria Registro Teléfono "Y"			
			72			2			4					466	422	420
			Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario	Rápido Carga Diario	Rápido Carga Diario	H. M.	H. M.	H. M.			Escapes	Otras	
DN..... ESCOBEDO.....(GO)	7	0.00	H. M. 11.4.25	H. M. 11.13.55	H. M. 11.1.35	H. M. 11.13.39	H. M. 11.14.10	H. M. 11.3.52				Patio	BCGRTY			
D..... ^{5.9} COMONFORT.....(RO)			4.21	p 13.48	p 1.26	13.29x1	14.00	3.42				60-16	T			
..... ^{8.8} RINCONCILLO	10	0.50	4.14	13.38x1	b 1.15	13.06	13.48P2 13.20x1	3.30				119	T			
..... ^{13.4} BEGONA	16	0.60	4.01	13.22	b 0.56	12.48	13.01	3.10				43	T			
DN... ^{7.8} SAN MIGUEL ALLENDE ...(SM)	10		3.54	p 13.11	p 0.46	12.35	12.50	2.59x3				64-19	T			
..... ^{7.9} TABADA	14		.....	.....	b 0.36	.....	.....	.....				No hay	.....		
D..... ^{3.8} ATOTONILCO.....(AO)			3.42	p 12.57	p 0.31	12.00	12.35	2.29				55	T			
..... ^{7.3} LA PETACA	14	1.00	.....	.....	b 0.22	.....	.....	.....				No hay	.....		
..... ^{4.7} TEQUISQUIAPAN			3.31x3	b 12.42	b 0.17	11.40	12.19	2.13				63	T			
D..... ^{13.8} DOLORES HIDALGO ...(HD)	19		3.19	p 12.25	p 0.03	11.18	11.59	1.52				75-31	T			
DN..... ^{5.6} RIO LAJA.....(RN)	8	0.35	3.13	p 12.15	p 23.55x71	11.05x419	11.49	1.42				PATIO 146-79	C G Y			
..... ^{11.6} PEÑA PRIETA	15	0.50	3.02	12.02	b 23.39	10.42	11.22x419	1.15				48	T			
..... ^{8.7} TRANCAS	12	0.80	2.53	11.51x419	b 23.29x421	10.27	10.54	1.00				56	T			
D..... ^{9.0} OBREGON.....(BX)	12	1.00	2.44	p 11.40	b 23.19	10.12	10.39	0.45				45-12	T			
..... ^{8.9} MAX GARCIA	11		2.37	11.31	23.09	9.55x465	10.24	0.30x71 23.45x421				120	T			
DN..... ^{10.0} SAN FELIPE.....(SF)	11	0.56	2.30	p 11.21	p 22.58	9.37	10.09x465	23.30				PATIO 120-89	G R T			
..... ^{2.0} "Y" SAN FELIPE	19	2.10	.....	.....	.....	.....	.....	.....				.....	T Y
DN..... ^{12.6} CHIRIMOYA.....(MA)			2.12	p 10.54x465	p 22.30P420	8.36	8.53	22.40 22.08P4				PATIO 138-19	C R			
..... ^{2.3} CARTAGENA	15	0.00	.....	.....	b 22.24	.....	.....	.....				9-ES	G T
D..... ^{10.8} JARAL DE BERRIO.....(AL)		1.00	2.02	p 10.39	p 22.10	8.16	8.33	21.48				120	T			
..... ^{6.7} LA VENTILLA	19	0.60	.....	p 10.32	p 22.01	.....	.....	.....				2	.....		
D..... ^{10.0} VILLA REYES.....(VR)			1.50x421	p 10.22	p 21.49	7.53	8.10	21.25				120	G T			
D..... ^{10.0} JESUS MARIA.....(JM)	11	1.00	1.43	p 10.11	p 21.36	7.23	7.40	20.55				46-13	T			
..... ^{14.8} LA PILA	16		1.32x71	9.55	b 21.19	7.03	7.20	20.35				46-3	T			
..... ^{8.4} ESPAÑITA	9		1.24	9.47	21.12	6.38x3	7.02	20.20				120	T			
DN..... ^{6.7} S. LUIS POTOSI ..Carga (SP)	7	0.90	S. 1.18 H. M.	9.40	21.05	S. 6.10 H. M.	S. 6.52x3 H. M.	S. 20.10 H. M.					BCGR			
..... ^{0.2} CONEXION SUR PASAJEROS	4	0.95	.....	.....	.....	.....	.....	.....				Patio	.....		
..... ^{0.7} "Y" SAN LUIS POTOSI.....			.....	.....	.....	.....	.....	.....					Y
DN... ^{0.9} S. LUIS POTOSI ..Pajs. (DS-CS)		0.20	.....	S. 9.30 H. M.	S. 20.55 H. M.	.....	.....	.....					CMRT
HORARIO No. 7			72	2	4	466	422	420								
			Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario	Rápido Carga Diario	Rápido Carga Diario								

Dirección Superior "AL NORTE", excepto que No. 72 es superior a No. 3.

El perfil de este Distrito en el interior del ferrocarril.

Número de la Estación	Distancia de México Kilómetros	RUMBO AL NORTE						Pendiente máxima ascendiendo Por ciento	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pasajeros	DISTRITO DE CHARCAS HORARIO No. 7 ESTACIONES
		SEGUNDA CLASE			PRIMERA CLASE						
		419	467	421	1	3	71				
B-525	524.9	H. M. S. 18.00	H. M. S. 6.20	H. M. S. 5.30							DN... S. LUIS POTOSÍ.Carga (SP)
BG-I	....	↓	↓	↓	H. M. S. 17.30	H. M. S. 7.25		0.20			DN... S. LUIS POTOSÍ.Pajs. (DS CS)
B-526	525.8	↓	↓	↓	....	....					....."Y" SAN LUIS POTOSÍ..... 0.9
B-528	527.1	18.10	6.30	5.40	17.34	....	....		12		1.3 CONEXION PASAJEROS NORTE
....	527.3	....	....	....	....	....	....				0.2 EMP. D. CARDENAS (Dist. Salinas)
....	527.4	....	....	....	....	....	....	0.46			0.1 EMP. D. CARDENAS (Dist. Montaña)
B-539	538.7	18.25	6.44	5.55	17.43	b 7.43	2.04				11.3 PENASCO.....
B-554	553.7	18.44	7.04	6.14	17.53	b 7.57	2.14	0.60	10		15.0 PINTO.....
B-561	560.9	18.56	7.16	6.26	17.59	b 8.05	2.21	0.45	6		7.2 ARRIOLA.....
B-567	566.3	19.35x ⁴	7.35	6.44	p 18.07	p 8.12 8.19x ²	2.27	0.00	6		5.4 DN... BOCAS.....(BO)
B-580	579.7	19.51	8.02x ²	7.10	b 18.18	b 8.33	2.37x ⁴²²	0.51	10		13.4 ENRAMADA.....
B-595	594.8	20.11	8.30	7.48x ²	p 18.30	p 8.51	2.48	0.54	10		15.1 D... MOCTEZUMA.....(MC)
B-603	603.0	20.24	8.45	8.03	18.36	b 9.01	2.54		6		8.2 MATARIQUE.....
B-614	613.5	20.46	9.00 9.29p ³	8.28	p 18.46x ⁴	p 9.12 9.19p ⁴⁶⁷	3.02	0.91	7		10.5 DN... VENADO.....(NO)
B-625	624.7	21.06	9.45x ⁴⁶⁸	8.48	18.55	b 9.30	3.11		8		11.2 LABORCILLA.....
B-631	630.8	21.16	10.15	9.00x ⁴⁶⁸ 9.56p ³	p 19.02	p 9.36p ⁴²¹ 9.46x ⁴⁶⁸	3.16	1.00	5		6.1 D... CHARCAS.....(CH)
B-648	647.2	21.45	10.50	10.25	p 19.16	p 10.03	3.28		12		16.4 DN... LAGUNA SECA.....(XA)
B-658	657.3	21.58	11.05	10.38	19.23	b 10.13	3.35	0.50	7		10.1 EL CUBO.....
B-659	658.9	....	....	....	....	b 10.16	....	0.00	6		1.6 BERENDO.....
B-666	665.8	22.12	11.18	10.50	19.29	10.22	3.41				6.9 PRADERA.....
B-675	674.2	22.25	11.31	11.02	19.35	b 10.31	3.47		6		8.4 LA MÁROMA.....
B-683	682.6	....	....	....	....	b 10.40	....	0.48			8.4 CORONADOS.....
B-691	690.4	22.50x ⁴²² 23.01x ⁷²	12.10	11.32	b 19.49	p 10.51	3.59		12		7.8 D... WADLEY.....(WD)
B-699	698.8	23.13	12.30x ⁴²⁰	11.43	b 19.57	p 11.02	4.05		6		8.4 DN... CATORCE.....(DE)
B-706	705.6	23.22	12.40	11.52	20.02	b 11.09	4.10	0.00	5		6.8 POBLAZON.....
B-711	710.5	23.32	12.50	12.02x ⁴²⁰	20.06	11.14	4.14		4		4.9 COLLADO.....
B-721	720.8	11.23.47 H. M.	11.13.10 H. M.	11.12.17 H. M.	11.20.15 H. M.	11.11.25 H. M.	11.4.22 H. M.		8		10.3 DN... VANEGAS.....(NA)
		419	467	421	1	3	71				HORARIO No. 7
		Rápido Carga Diario	Carga Diario	Rápido Carga Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Rápido Pasajeros Diario				

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- Entre los Empalmes de los Distritos de Salinas y Montaña, de la División de Cárdenas y San Luis Potosí (Pasajeros) o San Luis Potosí (Carga), los trenes de la División de Cárdenas se sujetarán, en su movimiento, a lo prescrito en el Capítulo de Instrucciones Especiales.
- Excepto Núms. 1 y 3 y extras de pasajeros rumbo Norte, todos los trenes pasarán el REGISTRO en Conexión Pasajeros Norte. (Excepción a la Regla 83-A).
- Para el efecto del libramiento de los trenes superiores con sujeción a lo dispuesto en la Regla 86, trenes inferiores, aplicarán el tiempo que aquellos tienen señalado en la Estación donde haya escape, inmediata anterior a aquella a la que van a librar. (Excepción a la Regla 86).

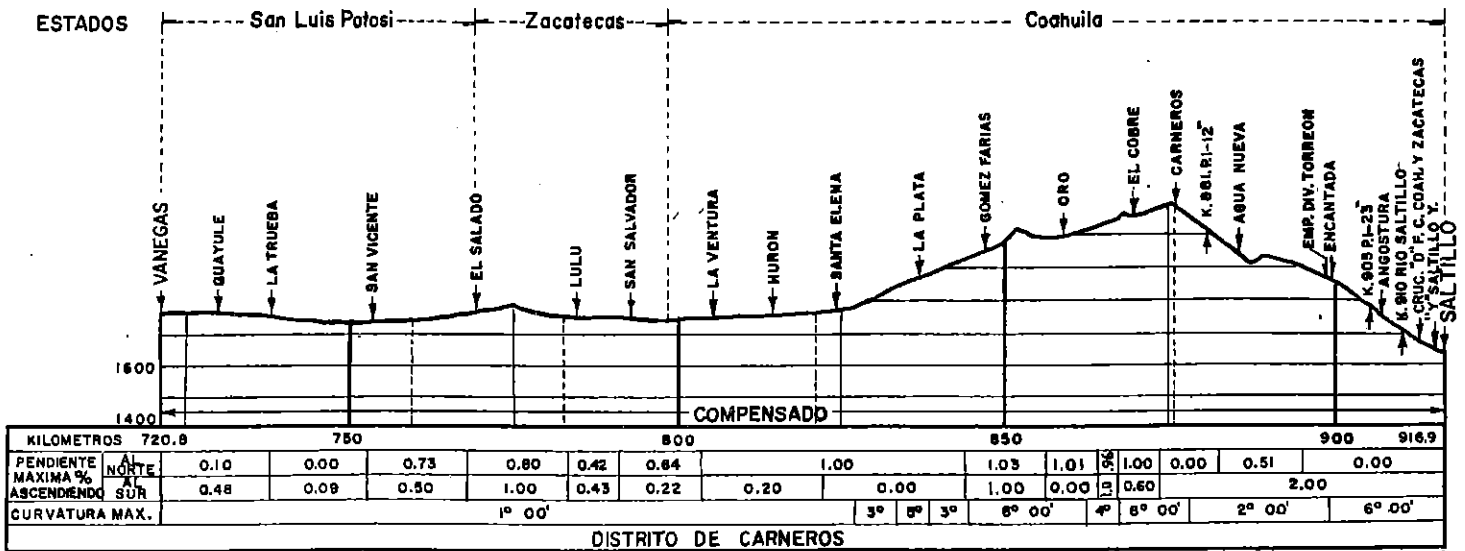
DISTRITO DE CHARCAS		RUMBO AL SUR							Capacidad de las Vías Auxiliares en Unids. de 15 Mts.		Báscula Combustible Ganado Mesa Girat. Registro Teléfono "Y"			
HORARIO No. 7		Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE			SEGUNDA CLASE			Escapes	Otras				
ESTACIONES			2	4	72	468	420	422						
		Mixtos y Carga	Por ciento	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Rápido Pasajeros Diario	Carga Diario	Rápido Carga Diario	Rápido Carga Diario					
DN....S. LUIS POTOSI.CARGA (SP)		16	0.20			H. M. Ll. 1.08	H. M. Ll.13.20	H. M. Ll.17.35	H. M. Ll. 4.22	..	BCGR			
DN...S. LUIS POTOSI.Pajs. (DSCS)						H. M. Ll.9.07	H. M. Ll.20.35	↑	↑	↑	↑	..	CMRT	
....."Y" SAN LUIS POTOSI.....						↑	↑	↑	↑	..	Y	
CONEXION PASAJEROS NORTE						8.57	20.23	1.06	13.10	17.23	4.12	Patio	RT	
EMP. D. CARDENAS (Dist. Salinas)						
EMP. D. CARDENAS (Dist. Montaña)						
.....PENASCO.....						0.68	8.44	b 20.09	0.56	12.50	17.08	3.57	121	T
.....PINTO.....				17		0.40	8.33	b 19.53	0.45	12.26	16.44	3.33	54	T
.....ARRIOLA.....				9		1.25	8.25	b 19.43	0.39	12.05	16.29	3.18	31	T
DN.....BÓCAS.....(BO)				8		p 8.17x 3	p 19.35x419	0.33	11.49	16.15	3.04	PATIO 52-60	G	
.....ENRAMADA.....				15		b 8.02x467	b 19.19	0.23	11.04	15.48	2.37x 71	56	T	
D.....MOCTEZUMA.....(MC)				17		p 7.48x421	p 19.08	0.12	10.38	15.28	1.52	121	
.....MATRIQUE.....				10		0.75	7.38	18.57	0.06	10.20	15.16	1.40	52	T
DN.....VENADO.....(NO)				11		p 7.27	p 18.46x 1	23.58	10.05	15.03	1.28	50- 8	G	
.....LABORCILLA.....				13		0.00	7.13	b 18.31	23.49	9.45x467	14.38	1.03	51- 3	T
D.....CHARCAS.....(CH)				7		p 7.07	p 18.24 18.19	23.44	9.36x 3 9.00x421	14.29	0.53	PATIO 40-118	BGTY	
DN.....LAGUNA SECA.....(XA)		19		p 6.49	p 18.02	23.32	8.40	14.08	0.31	48-69	GY			
.....EL CUBO.....		11		1.00	6.38	17.49	23.25	8.07	13.44	0.06	120	T		
.....BERRENDO.....		10			.....	b 17.47	.....	.....	.....	.....	4	.....	
.....PRADERA.....		10			6.29	17.40	23.19	7.47	13.30	23.51	46	T		
.....LA MAROMA.....		10			6.20	b 17.31	23.13	7.26	13.16	23.36	45	T		
.....CORONADOS.....		18			.....	b 17.22	.....	.....	.....	.....	No hay	.....	
D.....WADLEY.....(WD)		10		0.52	b 6.04	p 17.14	23.01x419	6.54	12.52	23.11x419 22.27p 72	42- 4	.....	
DN.....CATORCE.....(DE)		8		0.96	b 5.54	p 17.05 17.01	22.55	6.39	12.30x467	22.12	44-27	.....	
.....POBLAZON.....		8			5.45	b 16.55	22.50	6.23	12.15	22.00	29	T		
.....COLLADO.....		6			5.39	16.49	22.46	6.14	12.02x421	21.47	120	T		
DN.....VANEGAS.....(NA)		11		0.58	S. 5.29 H. M.	S. 16.40 H. M.	S. 22.38 H. M.	S. 6.00 H. M.	S. 11.40 H. M.	S. 21.33 H. M.	Patio	BCGRY		
HORARIO No. 7					2	4	72	468	420	422				
					Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Rápido Pasajeros Diario	Carga Diario	Rápido Carga Diario	Rápido Carga Diario				

Dirección Superior "AL NORTE"

El perfil de este Distrito en la pág. 3.

DISTRITO DE CARNEROS		RUMBO AL SUR							Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 15 mts.		Báscula Combustible Ganado Mesa Giratoria Registro Teléfono "Y"	
HORARIO No. 7		PRIMERA CLASE				SEGUNDA CLASE			Escapes	Otras		
ESTACIONES		2	266	4	72	420	470	422				
Tiempo mínimo y máximo entre estaciones en minutos		Pendiente Máxima Ascendiendo		Pendiente Máxima Descendiendo		Pendiente Máxima Ascendiendo		Pendiente Máxima Descendiendo				
MIXTOS Y CARGA		Por ciento	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Rápido Pasajeros Diario	Rápido Carga Diario	Carga Diario	Rápido Carga Diario			
DN.....	VANEGAS.....(NA)	9	H. M. 11.5.19		H. M. 11.16.20	H. M. 11.22.33	H. M. 11.8.55	H. M. 11.13.00	H. M. 11.18.47	Patio	BCGRY	
	7.8 GUAYULE.....	0.48	5.11		16.13	22.27	8.44	12.47	18.36			46	T
	8.7 LA TRUEBA.....	10	5.03		b 16.06	22.21	8.33	12.34	18.25	46	T	
	15.5 SAN VICENTE.....	18	4.50x71	A LA DIVISION DE TORREON	b 15.53x421	22.10	8.14	12.14x3	18.06	120-4	T	
DN.....	16.5 EL SALADO.....(BR)	19	4.38		p 15.39	21.58	7.54x469	11.25	17.46	46-6		
	15.1 LULU.....	17	4.26		b 15.25	21.48	7.14	11.03	17.16	46	T	
D.....	8.0 SAN SALVADOR.....(SN)	9	4.20x419		p 15.17	21.42	6.59	10.50	16.59x421	121-7		
DN.....	12.7 LA VENTURA.....(VA)	14	4.10		p 15.05	21.33x1	6.39	10.30	16.41	42-82		GY
	9.2 HURON.....	10	4.02			14.54	21.26	6.19	10.10	16.21	119	T
	10.5 SANTA ELENA.....	11	3.55		b 14.45	21.18	6.07	9.51x469	16.09	46	T	
	12.2 LA PLATA.....	14	3.45			14.34	21.09	5.51x419 5.35x71	9.25	15.53	46	T
DN.....	9.3 GOMEZ FARIAS.....(GM)	12	3.36		p 14.24	21.00	5.20	9.10	15.38	120-4		
	12.3 ORO.....	16	3.23		b 14.08x3	20.47	4.51	8.46	15.09	42	T	
	11.0 EL COBRE.....	16	3.10		b 13.52	20.33	4.33	8.28	14.51	46	T	
DN.....	6.5 CARNEROS.....(CN)	10	3.01		p 13.42	20.25	4.20	8.15	14.38x3	PATIO 37-109		RY
D.....	9.7 AGUA NUEVA.....(NV)	14	2.45		p 13.25	20.13x421	3.45	7.40x419	13.50	53-18		
DN.....	13.0 ENCANTADA.....(DA)	16	2.29		H. M. 11.8.55	p 13.05x469	20.03	3.20	6.55x71	13.25x469	PATIO 120-6	RT
	8.1 ANGOSTURA.....	11	2.11	b 8.40x419	b 12.47	19.56	2.55	6.23	13.00	42	T	
	6.8 CRUC. "D" F.C. COAH. Y ZAC.											
	2.3 "Y" SALTILLO.....	14								Patio	Y	
DN.....	0.9 SALTILLO.....(ND)			S. 1.50 H. M.	S. 8.20 H. M.	S. 12.25 H. M.	S. 19.44 H. M.	S. 2.30 H. M.	S. 6.00 H. M.	S. 12.35 H. M.		BCGR
HORARIO No. 7			2	266	4	72	420	470	422			
			Pasajeros Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Rápido Pasajeros Diario	Rápido Carga Diario	Carga Diario	Rápido Carga Diario			

Dirección Superior "AL NORTE", excepto que No. 72 es superior a No. 1.



Número de la Estación	Distancia de Vanegas Kilómetros	RUMBO AL NORTE			Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE MATEHUALA		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15 Mts.		Báscula Combustible Ganado Mesa Giratoria Registro "Y"
		PRIMERA CLASE		ESTACIONES			PRIMERA CLASE				Escapes	Otras			
		247	245				246	248							
B-721	0.0	H. M. S. 16.45	H. M. S. 11.50	2.00	9	HORARIO No. 7		10	0.00	H. M. Ll. 11.15	H. M. Ll. 16.10	Patio		BCGRY	
BB-8	7.9	b 16.58	b 12.03	0.00	9	ESTACIONES		10	0.80	b 11.02	b 15.57	No hay			
BB-16	15.9	b 17.11	b 12.16			.....^{7.9} TEPICHE.....				b 10.49	b 15.44	22		
BB-25	24.1	p 17.24	p 12.29	0.10	9	D..... ^{8.2} CEDRAL.....(DR)		10	0.61	p 10.36	p 15.31	10-12			
BB-35	34.9	b 17.41	b 12.46	0.93	16	.....^{10.8} LAS TUZAS.....		18	1.86	b 10.19	b 15.14	No hay		
BB-38	37.4	p 17.45	p 12.50			D..... ^{2.5} LA CABRA.....(CA)				p 10.15	p 15.10	21			
BB-41	40.2	b 17.49	b 12.54	0.00	10	.....^{2.8} SAN JOSE DE LAS TROJES.		12	1.56	b 10.11	b 15.06	No hay		
BB-47	46.5	Ll. 18.00 H. M.	Ll. 13.05 H. M.			D..... ^{6.3} MATEHUALA.(HU)				S. 10.00 H. M.	S. 14.55 H. M.	Patio		BGRY	
		247	245			HORARIO No. 7				246	248				
		Mixto Diario	Mixto Diario							Mixto Diario	Mixto Diario				

Dirección Superior "AL NORTE". con las siguientes excepciones: El perfil de este Distrito en el interior del forro.

- 1) No. 246 es superior a Nos. 245 y 247.
- 2) No. 248 es superior a No. 247.

NOTA. Cuando no haya servicio telegráfico en Matehuala, Nos. 246 y 248 quedan autorizados para asumir sus itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).

Número de la Estación	Distancia de Río Laja Kilómetros	RUMBO AL NORTE			Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO SAN LUIS DE LA PAZ		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 15 Mts.		Combustible Ganado Registro "Y"
		PRIMERA CLASE		ESTACIONES			PRIMERA CLASE				Escapes	Otras			
		249					250								
B-393	0.0	H. M. S. 6.20		2.05	18	HORARIO No. 7		20		H. M. Ll. 12.00		Patio 55-79		CGRY	
BA-13	12.1	b 6.45		2.00	28	ESTACIONES		31	2.05	b 11.37		6			
BA-19	19.0	b 6.59				.....^{12.1} MONTELONGO.....				b 11.24		No hay		
BA-23	22.8	b 7.07		2.80	14	.....^{6.9} DELGADILLO.....		30	2.35	b 11.16		No hay		
BA-31	31.0	b 7.22				.....^{3.8} SIETE REALES.....				b 11.03		3		
BA-51	50.5	Ll. 8.00 H. M.				D..... ^{8.2} LOURDES.....		30	2.35	S. 10.30 H. M.		Patio 21		RY	
BA-60	60.0					.....^{19.5} SAN LUIS DE LA PAZ.(DZ)		15	0.00			10		RY
		249				HORARIO No. 7				250					
		Mixto Diario								Mixto Diario					

Dirección Superior "AL NORTE" El perfil de este Distrito en el interior del forro.

NOTA: No. 250 queda autorizado en San Luis de la Paz, para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).

INSTRUCCIONES GENERALES

NOTA.—No incluyen aquellas disposiciones que figuran en el Reglamento de Transportes, en el Boletín General de Transportes o en el Reglamento de Seguridad.

1.—LA UBICACION DE LAS VIAS AUXILIARES, designándolas a la derecha o a la izquierda de la vía principal, se ha hecho tomando como base el orden de progresión del kilometraje.

2.—LOS TRENES DE PRIMERA CLASE, ASI COMO LOS EXTRAS CREADOS CONFORME AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", que no deben parar en estaciones, ya sea que corran a tiempo o que tengan órdenes de tren para correr tarde, deben desarrollar la velocidad conveniente para evitar el tener que pararse en estaciones para esperar el tiempo de salida.

3.—LOS TRENES REGULARES Y LOS EXTRAS CREADOS CONFORME AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", que corran retrasados, deben hacer el "tiempo mínimo entre estaciones" si las circunstancias lo permiten, para correr a tiempo. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio.

4.—TRENES REGULARES CORRIENDO A TIEMPO, que deban hacer parada en estaciones intermedias donde sólo tengan tiempo de salida, deben emplear el correspondiente "tiempo mínimo entre estaciones", ya que la diferencia entre dicho tiempo mínimo y el tiempo de itinerario es para ejecutar los diferentes trabajos en las estaciones; pero los trenes regulares de pasajeros no deben llegar al lugar donde dejan y toman pasaje, express, etc., con anticipación mayor de cinco (5) minutos aun cuando "el tiempo mínimo entre estaciones", se los permita. Estas disposiciones son aplicables a trenes extras de pasajeros autorizados conforme al ejemplo 3 de la forma "G".

5.—MAQUINAS SOLAS O CON CABUS, Y TRENES COMPUESTOS EXCLUSIVAMENTE CON EQUIPO DE PASAJEROS O DE CARGA, CON RUEDAS DE ACERO, deben hacer el "tiempo mínimo entre estaciones" para trenes de pasajeros, si las circunstancias lo permiten. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio.

6.—TRENES REGULARES DE PASAJEROS Y MIXTOS QUE EN UNA ESTACION TENGAN TIEMPOS DE LLEGADA Y SALIDA no deberán llegar a, ni salir del lugar donde dejan y toman pasaje, express, etc., antes del tiempo marcado para su llegada o salida, respectivamente.

7.—CUANDO LOS TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS que tengan marcado tiempo muerto en alguna estación, corran retrasados, quedan facultados para salir sin permanecer todo el tiempo autorizado en el itinerario, SIEMPRE QUE ESTEN LISTOS, y comunicándolo, previamente, al Despachador; sin embargo no saldrán antes de la hora de salida anunciada al público en el pizarrón.

8.—Cuando un tren no pueda iniciar su marcha a la hora que tenga fijada para ello, o bien continuarla si se ha detenido en tránsito, el conductor o el maquinista debe comunicarse inmediatamente con el Despachador, informándole la causa de la demora y la hora probable en que puedan salir o reanudar su marcha.

9.—CUANDO SE LLEGUE A UN PUNTO DE ENCUENTRO O LIBRAMIENTO, y el tren que se espera no esté a la vista, el conductor, o el maquinista en su caso, se comunicará inmediatamente con el Despachador para que éste disponga lo conveniente.

10.—ENCUENTROS O LIBRAMIENTOS EN ESTACIONES SIN SERVICIO DE COMUNICACION. Todo tren que con mucha anticipación haya recibido órdenes para encontrar a otro, y aquellos trenes que vayan a librar el tiempo de itinerario de trenes superiores en estaciones sin servicio de comunicación, pedirán informes al Despachador antes de salir de la última estación de comunicación en servicio.

11.—PARA EVITAR PARADAS INNECESARIAS A LOS TRENES DE FLETE cuando no tengan trabajo en una estación de registro, en la cual sólo habrán de detenerse para cumplir con la Regla 83-A, los Despachadores autorizarán el paso de registro en la forma prescrita por el reglamento, y cuando hayan recibido el "O. S.", autorizarán al telegrafista por medio de orden de tren para que los registre, dándole en la misma los datos necesarios.

12.—EN ESTACIONES DE REGISTRO DONDE EL SERVICIO TELEGRÁFICO NO SEA CONTINUO, en horas en que no haya telegrafista en servicio debe dejarse el libro de registro de trenes en la caja para guías, si la hay, y, a falta de ésta, en la caseta del teléfono o del telegráfico.

13.—TRENES DESCENDIENDO. Antes de descender pendientes continuadas mayores del uno y medio por ciento, debe comprobarse que los frenos trabajan correctamente. Los conductores deben hacer recorridos sobre los carros para vigilar el cumplimiento de la Regla 395, primer párrafo.

14.—TRENES QUE DEJEN CARROS EN LA VIA PRINCIPAL, por estar doblando o por cualquier otra causa, en pendientes del 1.50% o mayores, deben encadenarlos al riel.

15.—CUANDO SE DEJEN CARROS CARGADOS O VACIOS lejos de los edificios de las estaciones, los conductores, o Jefes de Patio, en su caso, deben informar al Jefe de Estación correspondiente los números y la hora en que fueron dejados.

16.—EN LA PARTE POSTERIOR DE LOS TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS que se muevan retrocediendo, sólo deben viajar el conductor y el abanderado, así como los funcionarios u oficiales.

17.—USO DEL SILBATO O BOCINA DE LA LOCOMOTORA. Debe evitarse al estar cerca de trenes de pasajeros; salvo que se trate de evitar accidentes, o bien en casos de peligro.

18.—TRENES QUE LLEGUEN A SUS TERMINALES EN HORAS EN QUE NO HAYA SERVICIO DE PATIO, deben entrar a la vía auxiliar que encuentren expedita, siempre que no esté asignada a determinado servicio, y si su tren no cabe en una sola vía, harán los cortes necesarios para dejar libre la vía principal y las de operaciones.

19.—CONDUCTORES EN SERVICIO DE TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS, deben traer consigo su equipo para el manejo de boletos.

20.—DESCARGA DE TANQUES CONTENIENDO MATERIAS INFLAMABLES. Los tanques conteniendo gasolina o sus derivados, alcohol, aceite combustible, kerosina, petróleo refinado, o cualquier otro líquido inflamable, deben ser descargados en la vía destinada para descarga de tanques. En donde no haya vía para tal objeto, la descarga debe hacerse en la vía de bodega, pero aislándolos de los demás carros y de los edificios, a la distancia que ofrezca la mayor seguridad.

21.—De acuerdo con la ley, los cruceros a nivel con calles o caminos públicos no deben obstruirse por más de cinco (5) minutos, pero si la ejecución del trabajo requiere más de ese tiempo, deben librarse tales cruceros cada cinco (5) minutos para dejar expedito el paso a peatones y vehículos, si hay algunos esperando paso.

22.—CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.

TIPO "A". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Sistema de Señales C, T, C.

TIPO "B". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Señales de enclavamiento. (Regla 165).

TIPO "C". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por guarda-crucero. Los trenes deben aproximarse a velocidad reducida y regirse por las señales del guarda-crucero. Si faltara éste, protegerán su paso sobre el crucero por medio de un miembro de la tripulación.

TIPO "D". Los formados por vías férreas a nivel y protegidos por semáforos de acción electro-automática que exhiben luces rojas o destellos y accionan campanas de alarma. Si la luz lateral de estas señales se enciende continua o intermitentemente, es indicación de que las señales están al corriente y el tren puede proseguir, pero si la luz lateral no se enciende, es indicación de que las señales no funcionan y entonces debe protegerse el paso por medio de abanderados.

TIPO "E". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por puerta o disco rojo de día y además lámpara con luz roja de noche, cuya posición normal es obstruyendo la vía que no tiene preferencia.

Los trenes que se aproximen por la vía que tiene preferencia observarán cuidadosamente la posición de la puerta o disco, para obrar en consecuencia.

Los trenes que se muevan por la vía que no tiene preferencia, harán parada efectiva antes de pasar el cruceo y si no hay tren a la vista por la vía que tiene preferencia, la tripulación accionará la puerta o disco para colocarlo en la posición de obstruir la vía que tiene preferencia; después de pasar su tren, restablecerá dicha puerta o disco a su posición normal.

TIPO "F". Los formados por vías férreas a nivel y anunciados por placas alusivas. No tienen señales ni guarda-cruceo.

TIPO "G". Los formados por vías férreas y calles o caminos públicos a nivel, protegidos por semáforos de acción electro-automática que exhiben luces rojas a destellos y accionan campanas de alarma.

TIPO "H". Los formados por vías férreas y calles o caminos públicos a nivel, anunciados al público con placas de "Cuidado con el Tren" y protegidos por guarda-cruceo, durante las 24 o menos horas del día.

TIPO "I". Los formados por vías férreas y calles o caminos públicos a nivel, protegidos por placas anunciadoras con la leyenda "Cuidado con el Tren". No tienen señales ni guarda-cruceo.

23.—INFORMES "OS" DE PASADA DE TREN. Para que los telegrafistas puedan cumplir con la Regla 345, los conductores, o maquinistas tratándose de máquinas solas, deben dejar la forma OD-61 en todas las oficinas de comunicación abiertas al servicio en donde no haya Registro de Trenes, o que aun habiéndolo se tenga autorización para pasarlo. Cuando un tren inicie o termine su carrera en un lugar donde no haya comunicación con el Despachador, ni Registro de Trenes, debe dejar su OD-61 en el buzón de guías, si lo hay, o en su defecto, entregarla en la primera oficina de comunicación en servicio. Otros trenes que necesiten conocer la llegada o salida de trenes en los lugares a que se refiere la disposición anterior, deben buscar la forma OD-61 en el buzón de guías.

24.—DONDE HAYA CAJAS PARA GUIAS, los telegrafistas o agentes-telegrafistas dejarán en ella el aviso a que se refiere la Regla 348. (Excepción a la misma Regla).

25.—CUMPLIMIENTO DE LAS ORDENES DE PRECAUCION. Los maquinistas deben dar la señal 14-t al aproximarse a lugares protegidos con órdenes de precaución, para que la tripulación del tren se prepare a cumplir con la Regla 159. En caso de que el maquinista omita dicha señal, el conductor hará uso de la válvula de emergencia.

26.—LOS ALAMBRES DEL CIRCUITO DEL TELEFONO SELECTIVO, O DEL TELEGRAFONO, están indicados con un triángulo de lámina, colocado en la cruceta, bajo el aislador o aisladores correspondientes.

27.—EXPLICACION DE LOS SIGNOS QUE APARECEN EN LOS HORARIOS.

D, oficina de comunicación con servicio diurno.
N, oficina de comunicación con servicio nocturno.

DN, oficina de comunicación con servicio diurno y nocturno.
EN, espuela con entrada por el extremo Norte.
ES, espuela con entrada por el extremo Sur.

Ladero. Vía auxiliar de la vía principal, conectada a ésta por ambos extremos, pero que no está destinada al encuentro o paso de trenes.

Las letras que entre paréntesis están colocadas a la derecha de los nombres de algunas estaciones, son las "llamadas" de las oficinas telegráficas.

28.—CARACTERISTICAS Y USO DEL CAMBIO "TRES EN UNO". El cambio "TRES EN UNO" puede ser operado manual o automáticamente. La operación manual es idéntica a la de los cambios rígidos ordinarios. La operación automática se efectúa al paso de los trenes por medio de un mecanismo, de tal manera que los trenes pueden salir del escape o vía secundaria "pasando" las agujas, es decir, aun cuando éstas se encuentren cerradas, las cajas de las ruedas pueden abrirlas sin dañar la estructura del cambio. De diez

a doce segundos, aproximadamente, después de que las últimas ruedas han accionado las agujas, éstas retornarán automáticamente a su posición normal.

Cuando un tren que ha salido de la vía secundaria tenga que retroceder por la vía principal, el encargado del cambio debe de cerciorarse de que las agujas han vuelto a su posición normal, antes de dar señales para retroceder.

El cambio "TRES EN UNO" se distingue de los rígidos ordinarios, en que tanto el árbol como la caja del mecanismo están pintados de color amarillo.

Cuando al estar haciendo movimiento, o por cualquier otra causa, los trenes se detengan sobre las agujas de los cambios TRES EN UNO, procedentes de vías distintas a aquellas a las cuales estén normalmente alineados, y tengan que retroceder, antes de hacerlo debe alinearse a mano el cambio hacia la vía a la cual se va a retroceder, restableciéndose después a su posición normal. Todo tren o máquina, con carros o sin ellos, está obligado a pasar sobre estos cambios, en dirección de la punta de las agujas a una velocidad que no exceda de veinticinco (25) kilómetros por hora hasta que hayan pasado todas las ruedas de las máquinas, si van solas, o de todos los carros que dichas máquinas manejen.

29.—NO DEBEN OPERAR LOCOMOTORAS sobre tramos en que no tengan señalado tonelaje, salvo instrucciones expresas del Superintendente de División.

30.—ACCIDENTES PERSONALES, Y UBICACION DE HOSPITALES Y PUESTOS DE SOCORROS.

I.—LOS HOSPITALES DEL SERVICIO ESTAN SITUADOS EN: Acámbaro, Aguascalientes, Cárdenas, Córdoba, Chihuahua, Durango, Guadalajara, Matías Romero, México, Orizaba, Puebla, San Luis Potosí, Saltillo y Tierra Blanca.

II.—HAY PUESTOS DE SOCORROS EN: Apizaco, Ciudad Madero, Ciudad Victoria, Colima, Córdoba, Escobedo, Esperanza, Felipe Pescador, Gómez Palacio, Hipólito, Irapuato, Jalapa, Jiménez, Manzanillo, México (calle de Balderas No. 33, calle de Bolívar No. 19, estaciones de Buenavista, San Lázaro y Valle de México), Monclova, Monterrey, Oaxaca, Oriental, Pénjamo, Piedras Negras, Tapachula, Tomellín, Tonalá, Torreón, Vanegas y Veracruz.

III.—EN CASO DE ACCIDENTE PERSONAL del que resulte lastimado gravemente algún empleado o pasajero, debe darse aviso inmediato al Superintendente de División y al Jefe del Departamento Médico. Se pondrá a dicha persona a cargo del Médico de la Administración más inmediato a la brevedad posible.

IV.—CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO, el facultativo de la Administración, más cercano, debe atenderlo y si fuere necesario debe llevarse rápidamente a uno de los hospitales, o puestos de Socorros, avisando por telégrafo al Médico Residente, clasificando las heridas. En caso de no poder trasladar al lesionado, déjesele a cargo del jefe de Estación más cercano, quien debe llamar al médico de la Administración más próximo, o en caso de urgencia al mejor facultativo del lugar.

V.—SOLAMENTE DEBEN EJECUTARSE POR MEDICOS PARTICULARES AQUELLAS OPERACIONES QUIRURGICAS que sean absolutamente necesarias para la protección de la vida del paciente, antes de la llegada del Médico de la Administración.

VI.—LAS PERSONAS QUE NO SEAN EMPLEADOS NI PASAJEROS y que resulten lesionados por su propia culpa, deben ponerse a cargo de las autoridades locales.

VII.—CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA antes de la llegada del médico de los Ferrocarriles, dése aviso por telégrafo a éste, al Jefe del Departamento Médico y al Superintendente de División.

VIII.—LAS CAMILLAS para el traslado de los lesionados y enfermos, deben encontrarse siempre en los carros de equipaje, en los hospitales y puestos de socorros.

IX.—SE RECOMIENDA MUY ESPECIALMENTE, que en casos de accidentes personales, se rijan de acuerdo con las disposiciones que contiene el Reglamento de Seguridad. En caso de levantar algún lesionado, cuídese de no provocarle movimientos bruscos que pudieran completar una fractura, luxación, etc., a fin de evitar complicaciones.

INSTRUCCIONES ESPECIALES

1.—RELOJES REGLAMENTARIOS. En las oficinas telegráficas de Escobedo, Río Laja, San Felipe, Chirimoya, San Luis Potosí Pasajeros, San Luis Potosí Carga, Vanegas, Saltillo y Matehuala.

2.—LIBROS DE BOLETINES. En las oficinas telegráficas de Escobedo, Río Laja, Chirimoya, San Luis Potosí Pasajeros, San Luis Potosí Carga, Vanegas, Saltillo y Matehuala.

3.—GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS. En concordancia con la Regla 103-A, tercer párrafo del Reglamento de Transportes, los trenes que manejen esta clase de equipo no deben exceder la velocidad de treinta kilómetros por hora en tangentes, ni de veinte kilómetros por hora en curvas. Como excepción a esta disposición los trenes que manejen grúas ORTON podrán correr como máximo hasta cuarenta kilómetros por hora en tangentes y hasta treinta kilómetros por hora en curvas.

4.—ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE.

Distrito de Río Laja: Río Laja, San Felipe y Chirimoya.

Distrito de Charcas: Pinto, Bocas, Moctezuma, Charcas y Laguna Seca.

Distrito de Carneros: La Ventura, Gómez Farías y Carneros.

5.—COLOCACION DE MAQUINAS AYUDADORAS EN LOS TRENES DE FLETE.

De conformidad con lo prescrito en el artículo 101 del Boletín General de Transportes, las máquinas ayudadoras se colocarán adelante de la máquina de tronco, al frente del tren, excepto que la máquina ayudadora sea de una unidad, en cuyo caso se acoplará atrás de la máquina de tronco.

6.—CONEXIONES ENTRE TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS.

I.—En Escobedo: No. 1 esperará hasta treinta minutos por diez o más pasajeros de tren No. 237.

No. 3 esperará hasta treinta minutos por diez o más pasajeros de tren No. 235.

En Río Laja: No. 249 esperará hasta treinta minutos por cualquier número de pasajeros de trenes números 3 y 4.

En San Luis Potosí: No. 4 esperará hasta treinta minutos por cualquier número de pasajeros y carro de pescado de tren No. 354.

En Vanegas: No. 3 esperará hasta treinta minutos por diez o más pasajeros de tren No. 246.

No. 4 esperará hasta treinta minutos por diez o más pasajeros de No. 248.

No. 245 esperará hasta una hora por diez o más pasajeros de tren No. 3.

No. 247 esperará hasta una hora por veinte o más pasajeros de tren No. 4.

II.—Cuando tren No. 4 corra tarde, el conductor telegrafiará desde Río Laja al Jefe de Despachadores en Acámbaro, el número de pasajeros que lleve para puntos de la División del Pacífico.

III.—Cuando tren No. 3 corra tarde, el conductor telegrafiará desde Laguna Seca al Jefe de Despachadores, el número de pasajeros que lleve para el Distrito de Matehuala.

7.—AVISO DE COMIDAS A LOS RESTAURANTES.

Los conductores de los siguientes trenes telegrafiarán, con señal "21", desde las estaciones que se les señalan, a los Restaurantes que, en cada caso, se especifican, el número de pasajeros que tomarán alimentos.

No. 1, de Río Laja, al de San Luis Potosí.

No. 2, de Laguna Seca, al de San Luis Potosí; y de Río Laja al de Escobedo.

No. 3, de Chirimoya, al de San Luis Potosí, y de Laguna Seca al de Vanegas.

No. 4, de La Ventura, al de Vanegas.

8.—HORAS DE SERVICIO DE LAS TRIPULACIONES DE PATIO.

Escobedo, continuo, excepto de 7h00m. a. 8h00m y de 16h00m a 17h00m.

San Luis Potosí Carga, continuo.

San Luis Potosí Pasajeros, de 0h01m a 15h00m y de 17h00m a 24h00m.

Vanegas, continuo, excepto de 7h00m a 8h00m y de 16h00m a 17h00m.

Saltillo, continuo.

9.—PARADAS PARA LA INSPECCION DE LOS TRENES DE CARGA.

Tomando en consideración que las locomotoras diesel pueden efectuar largos recorridos sin que tengan que detenerse, para que el personal trenista pueda llevar a cabo la inspección prescrita por el Reglamento de Transportes en sus Reglas 366, tercer párrafo, y 395, segundo párrafo, aquellos trenes de carga que no hayan efectuado ninguna parada antes, deberán hacer una cada 50 kilómetros, aproximadamente, para que se haga la inspección mencionada. Estas paradas no deberán hacerse entre estaciones.

10.—INFORMES DE LADEROS. En concordancia con la Regla 365, sexto párrafo, del Reglamento de Transportes, y de los Artículos 286 al 289 del Boletín General de Transportes, los informes de laderos deben de ser rendidos como sigue:

Distrito de Río Laja, Local Norte de Escobedo a San Felipe, en San Felipe.

Local Sur, de San Luis Potosí Carga, a Chirimoya, en Chirimoya.

Distrito de Charcas: Ambos trenes locales, en Laguna Seca.

Distrito de Carneros: Ambos trenes locales, en La Ventura.

11.—INFORMES DE CARROS TOMADOS Y DEJADOS. De acuerdo con la Regla 365, sexto párrafo del Reglamento de Transportes, los conductores de trenes deberán rendir sus informes de carros tomados y dejados a la terminación de su viaje.

12.—TODOS LOS TRENES. a su salida de la terminal, deben proveerse de un aparato telefónico en buenas condiciones, con su correspondiente juego de varas, en las oficinas telegráficas de San Luis Potosí Carga, San Luis Potosí Pasajeros o Saltillo, según proceda.

13.—UBICACION DE LAS PLACAS DE LIMITES DE PATIO.

Escobedo, sobre la División de Querétaro, en Kilóm. B-311+504; al Norte en Kilóm. B-316+003 y sobre la División del Pacífico en Kilóm. NB-83+461.

Río Laja, al Sur en Kilóm. B-388+873; al Norte en Kilóm. B-394+117 y sobre el Distrito de San Luis de la Paz en Kilóm. BA-0+545.

San Felipe, al Sur en Kilóm. B-438+290 y al Norte en Kilóm. B-442+883.

Chirimoya, al Sur en Kilóm. B-453+419 y al Norte en Kilóm. B-458+511.

San Luis Potosí, al Sur en Kilóm. B-515+0, al Norte en Kilóm. B-528+809; sobre el Distrito de Salinas, de la División Cárdenas, en Kilóm. L-222+0, y sobre el Distrito de Montaña, de la misma División, en Kilóm. L-228+0.

Bocas, al Sur en Kilóm. B-562+370, y al Norte en Kilóm. B-569+517.

Charcas, al Sur en Kilóm. B-627+299 y al Norte en Kilóm. B-634+308.

Vanegas, al Sur en Kilóm. B-716+820, al Norte en Kilóm. B-724+793 y sobre el Distrito de Matehuala en Kilóm. BB-3+240.

Carneros, al Sur en Kilóm. B-873+601 y al Norte en Kilóm. B-878+803.

Encantada, al Sur en Kilóm. B-894+551, al Norte en Kilóm. B-902+460 y sobre la División de Torreón en Kilóm. J-282+266.

Saltillo, al Sur en Kilóm. B-910+764, al Norte (División de Monterrey) en Kilóm. B-919+894.

Matehuala, al Sur en Kilóm. BB-43+007.

San Luis de la Paz, al Sur en Kilóm. BA-48+540 y al Norte en Kilóm. BA-52+859.

14.—CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y"s".

Río Laja 5

San Felipe 4

Laguna Seca 8

La Ventura 4

Carneros 3

Saltillo 52

Matehuala 10

San Luis de la Paz 1

Pozos 1

Charcas. La Cola de la "Y" conecta con la vía principal de la ASARCO.

15.—Hay servicio de agua para aprovisionamiento de locomotoras en:

DISTRITO DE RIO LAJA: en Río Laja, Cartagena, San Luis Potosí Pasajeros y San Luis Potosí Carga.

DISTRITO DE CHARCAS: en Bocas, Catorce y Vanegas.

DISTRITO DE CARNEROS: en La Ventura, Agua Nueva y Saltillo.

16.—DISTRITO DE RIO LAJA.

I.—DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES EN ESTACIONES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

Comonfort, entre el cambio Sur del escape y el Cortavía frente a la estación.

San Miguel Allende, la vía de la izquierda.

Dolores Hidalgo, la vía de la derecha.

Río Laja, la primera vía de la izquierda.

Obregón, entre el cambio Sur del escape y el Cortavía frente a la estación.

San Felipe, la vía de la derecha.

Chirimoya, la vía de la derecha entre el cambio Norte y el Cortavía.

Jaral de Berrio, la vía de la derecha, entre el cambio Sur y el Cortavía frente a la estación.

Villa Reyes, la vía de la derecha, entre el cambio Norte y el Cortavía frente a la estación.

Jesús María, la vía de la derecha, entre el cambio Norte y el Cortavía frente a la estación.

II.—VIAS DEL PUBLICO.

Comonfort, del Cortavía al cambio Norte.

San Miguel Allende, vía de la bodega.

Dolores Hidalgo, vía de la bodega.

Río Laja, vía uno de la bodega (atrás de la bodega).

Obregón, del Cortavía al cambio Norte.

San Felipe, vía de la bodeguita (atrás de la estación).

Chirimoya, del Cortavía al cambio Sur.

Jaral de Berrio, del Cortavía al cambio Norte.

Villa Reyes, del Cortavía al cambio Sur.

Jesús María, del Cortavía al cambio Sur.

La Pila, vía adyacente al lado izquierdo del escape.

III.—APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAMENTOS.

Local Norte dará de Escobedo a Obregón y Local Sur de La Pila a San Felipe.

IV.—EN EL EXTREMO NORTE DEL PATIO DE ESCOBEDO, a la altura de la placa kilométrica 315, está instalado un aparato telefónico selectivo, en su correspondiente caseta.

V.—EL TUNEL DE BEGOÑA B-338, tiene las siguientes dimensiones: altura sobre el nivel del riel, 8 metros 40 centímetros, equivalentes a 27 pies cinco pulgadas; ancho, cuatro metros 80 centímetros, equivalentes a 15 pies 9 pulgadas; longitud, 414 metros. Hay teléfono selectivo en cada extremo del túnel.

VI.—GALIBOS. El galíbo de los puentes, es el siguiente:

UBICACION Kilómetro	ALTURA SOBRE EL HONGO DEL RIEL		ANCHO	
	Metros	Pies	Metros	Pies
368.74	6.65	21.9	4.37	14.3
380.32	6.90	22.6	4.57	14.11
422.31	6.65	21.9	4.37	14.3
458.43	6.70	21.11	4.30	14.0

VII.—Ningún tren cortará la máquina ayudadora en la "Y" de San Felipe.

VIII.—Tren No. 71, a su llegada al patio de San Luis Potosí, atendiendo señales del servicio de patio, entrará por la vía antigua de pasajeros y número 3 de los corrales; seguirá por la TRONCAL PONIENTE número 1, para continuar por la TRONCAL INTERMEDIA hasta la Estación de Carga, en donde tiene autorizada su parada.

IX.—Tren No. 72, saldrá de la Estación de Carga, en donde tiene autorizada su parada, por la TRONCAL INTERMEDIA, para continuar por la TRONCAL PONIENTE número 1 y número 3 de los corrales, para salir por la vía antigua de pasajeros.

X.—Trenes números 71 y 72, al efectuar su parada en San Luis Potosí y Escobedo, respectivamente, lo harán precisamente frente a la toma de agua establecida para aprovisionar la locomotora.

XI.—El maquinista de tren No. 71 dejará en Chirimoya aviso por telegrama señal "21", dirigido al Jefe de Despachadores, cuando la locomotora requiera algún trabajo o sea necesario que ésta sea cambiada por otra. El maquinista de No. 72 lo hará en Río Laja.

17.—TERMINAL DE SAN LUIS POTOSI.

I.—La terminal de San Luis Potosí, está bajo la administración de la División de San Luis.

II.—TRENES PROCEDENTES DEL DISTRITO DE RIO LAJA, EXCEPTO NUMERO 71.

Trenes Núms. 1 y 3 y extras de pasajeros procedentes del Distrito de Río Laja, al aproximarse a la CONEXION SUR de la Troncal Intermedia anunciarán con un silbido largo, uno corto y uno largo (— o —) para que el cambiador alinee el cambio hacia la Troncal Intermedia, por la cual proseguirán, invadiendo la Troncal Poniente número uno y pasando por el cortavía Poniente número 3 a la Troncal Poniente número 2, por la cual retrocederán hasta la Estación de Pasajeros. Tren Núm. 1 ocupará la vía número uno. Tren No. 3, tomando Cortavía Poniente número 2, ocupará la vía No. 2.

III.—TRENES PROCEDENTES DEL DISTRITO DE CHARCAS, EXCEPTO 72.

a).—Trenes Núms. 2 y 4 y extras de pasajeros del Distrito de Charcas, para retroceder a la Estación de Pasajeros, seguirán de frente por la Troncal Oriente número 2 (vía principal del Distrito de Charcas hasta rebasar el cambio de la "Y", retrocediendo y tomando el cortavía Poniente número 4, para seguir hasta la Estación de Pasajeros por la vía Troncal Poniente número 2. Núm. 2, ocupará la vía número uno. Tren Núm. 4, tomando el cortavía Poniente número 2, ocupará la vía Núm. 2.

b).—Trenes Nos. 142 y 354 y Extras de pasajeros procedentes del Distrito de Montaña, de la División Cárdenas, antes de invadir la vía principal del Distrito de Charcas, se abanderarán entre el Empalme Distrito Montaña (División Cárdenas) y el extremo Norte de la vía doble, prosiguiendo después en la forma señalada para los trenes Nos 2 y 4. Nos. 142 y 354, tomando el cortavía Poniente No. 2, ocuparán la vía No. 3. No. 351, antes de invadir la vía principal del Distrito de Charcas, se abanderará entre el Empalme Distrito Salinas (División Cárdenas) y el extremo Norte de la vía doble, y después proseguirá en la forma indicada para trenes Nos 2 y 4, tomando el cortavía Poniente No. 2 y ocupando la vía No. 4. Extras de pasajeros de la División Cárdenas, procedentes de cualquiera de los Distritos de Montaña o Salinas para entrar a la Estación de Pasajeros, se registrarán en la misma forma establecida para trenes Nos. 2 y 4.

c).—Los trenes extras de pasajeros ocuparán las vías que les asigne la tripulación de patio.

ch).—TRENES SALIENDO HACIA EL DISTRITO DE RIO LAJA, EXCEPTO No. 72, saldrán de la estación de pasajeros por la Troncal Poniente No. 1 y, al aproximarse a la "Y", anunciarán con un silbido largo, uno corto y uno largo (— o —) para que el cambiador alinee el cambio Sur a la "Y", siguiendo al Sur por la troncal Oriente No. 2, hasta la conexión Sur de la troncal intermedia, continuando por la troncal Sur (vía principal "B").

d).—TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS y No. 432 (Local Sur Distrito Salinas) saliendo hacia el Distrito de Charcas, lo harán por la vía troncal Poniente No. 1 hasta empalmar con la vía principal del Distrito de Charcas. Los trenes de la División Cárdenas hacia los Distritos de Salinas y de Montaña, antes de invadir la vía principal del Distrito de Charcas, se abanderarán entre la Conexión de Pasajeros Norte y el Empalme Distrito de Salinas o el Empalme Distrito de Montaña, respectivamente.

e).—TRENES DE CARGA DE LA DIVISION CARDENAS, EXCEPTO No. 432, para entrar al, o salir del patio de San Luis Potosí Carga, antes de invadir la vía principal del Distrito de Charcas, deben abanderarse entre el extremo Norte de la vía troncal Oriente No. 1 y el Empalme Distrito Salinas o Empalme Distrito Montaña (según sea el caso).

f).—HAY VIA DOBLE entre San Luis Potosí Carga y la placa kilométrica B-527. Todos los trenes y máquinas de patio u otro material rodante deben moverse, en este tramo, sobre la vía de la derecha, considerando la dirección en que se mueven, estableciéndose así la CORRIENTE DE TRANSITO.

g).—Tratándose de trenes de la División Cárdenas, cuando se presenten simultáneamente trenes procedentes de los Distritos de Salinas y de Montaña, o hacia tales Distritos, para invadir el tramo de vía sencilla entre el extremo Norte de la vía troncal Oriente No. 1 y el Empalme del Distrito respectivo, tienen prioridad los de, y para el Distrito de Montaña, pero se les dará preferencia a los de llegada.

IV.—La posición normal del cambio automático (tres en uno) instalado en el Empalme Km. B-527, donde conectan las troncales Oriente No. 2 y Poniente No. 2, es alineado hacia la troncal Oriente No. 2.

V.—La posición normal de los cambios que conectan las vías principales de los Distritos de Salinas y Montaña en Empalme División Cárdenas con la vía principal del Distrito de Charcas, de la División de San Luis, es alineados hacia la vía principal del Distrito de Charcas.

VI.—Habrà servicio de cambiadores en punta de agujas Km. B-526+553, para operar el cambio de la "Y", así como en los cortavías Poniente Nos. 4 y 3, con horas de servicio de las 6h30m. a las 14h30m. y de las 17h00m. a las 24h00m. Cuando no haya servicio de cambiadores, las tripulaciones operarán los cambios, dejándolos en su posición normal después de usarlos. Los cortavías Nos. 1 y 2, serán alineados por el personal de patio en servicio en la estación de pasajeros, según la llegada de los trenes a dicha estación, y cuando no haya servicio de patio serán operados por las tripulaciones de camino, dejándolos en su posición normal después de usarlos.

VII.—Hay cambiadores, con el mismo horario, para operar el cortavía instalado en la conexión Sur de la troncal intermedia que conecta la troncal Oriente No. 2 con la troncal intermedia de pasajeros.

VIII.—Como la distancia entre la Conexión Pasajeros Sur, Km. B-524.6 y la estación de San Luis Potosí Pasajeros, y entre esta estación y la Conexión Pasajeros Norte Km. B-527.1, se mide por otras vías, el recorrido entre ambas conexiones a través de la estación de pasajeros, no corresponde a la distancia real que hay entre las mismas conexiones, medida sobre la vía principal "B".

18.—DISTRITO DE CHARCAS.

I.—DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES, EN ESTACIONES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR:

Bocas, la primera vía de la derecha, entre el cambio Sur y el cortavía.

Moctezuma, la vía de la izquierda.

Venado, la vía de la izquierda, entre el cambio Sur y el cortavía.

Laborcilla, la vía de la izquierda, entre el cambio Sur y el cortavía.

Charcas, la vía de la derecha.

Laguna Seca, la vía de la derecha, entre el cambio Sur y el cortavía.

Wadley, la vía de la derecha, entre el cambio Sur y el cortavía.

Catorce, la vía de la derecha, entre el cambio Sur y el cortavía.

II.—VIAS DEL PUBLICO.

Bocas, del cortavía al Norte.

Venado, del cortavía al Norte.

Charcas, vía de la bodega chiquita.

Laguna Seca, del cortavía al Norte.

Wadley, del cortavía al Norte.

Catorce, del cortavía al Norte.

III.—VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En Wadley hay una espuela "EN" al lado derecho del escape, adelante del cortavía, propiedad de la Compañía "MINERA Y REFINADORA MEXICANA", con capacidad para once unidades del punto de libraje a la puerta de la Empresa.

IV.—APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAMENTOS.

Local Norte dará de Peñasco a Venado y Local Sur de Poblazón a Charcas.

V.—GALIBO DEL PUENTE B-528. Altura sobre el hongo del riel 6.60 metros equivalente a 21 pies 7 pulgadas; ancho 4.92 metros, equivalente a 16 pies 1 pulgada.

VI.—El maquinista de tren No. 71 dejará en Laguna Seca, aviso por telegrama señal "21", dirigido al Jefe de Despachadores, cuando la locomotora requiera algún trabajo o sea necesario que ésta sea cambiada por otra. El maquinista de tren No. 72 lo hará en Bocas.

VII.—Trenes Nos. 71 y 72, al efectuar su parada en Vanegas y San Luis Potosí, respectivamente, lo harán precisamente frente a la toma de agua establecida para aprovisionar la locomotora.

VIII.—La "Y" de Vanegas se apoya en la vía principal del Distrito de Matehuala.

19.—DISTRITO DE CARNEROS.

I.—DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES EN ESTACIONES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

San Vicente, la vía de la derecha.

El Salado, la vía de la derecha.

San Salvador, la vía de la derecha.

La Ventura, la vía de la izquierda, entre el cambio Norte y el cortavía.

Gómez Farías, la vía de la izquierda.

Carneros, la primera vía de la derecha.

Agua Nueva, la vía de la derecha, entre el cambio Sur y el cortavía.

Encantada, la vía de la derecha, entre el cambio Sur y el cortavía.

II.—VIAS DEL PUBLICO.

San Vicente, vía adyacente al lado derecho del escape.

El Salado, espuela "EN" apoyada en el escape.

San Salvador, vía adyacente al lado derecho del escape.

La Ventura, vía de la bodega.

Gómez Farías, vía adyacente al lado izquierdo del escape.

Carneros, vía denominada "La Minera".

Agua Nueva, del cortavía al cambio Norte.

Encantada, del cortavía al cambio Norte.

III.—APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAMENTOS.

Local Norte dará de la Trueba a San Salvador, y Local Sur de Angostura a La Ventura.

IV.—La "Y" de Vanegas se apoya en la vía principal del Distrito de Matehuala.

V.—El maquinista de tren No. 71 dejará en Carneros aviso por telegrama señal "21", dirigido al Jefe de Despachadores, cuando la locomotora requiera algún trabajo o sea necesario que ésta sea cambiada por otra. El maquinista de tren No. 72 lo hará en La Ventura.

VI.—Trenes del Distrito de Parras, Subdivisión de Torreón, están autorizados para usar la vía principal en la estación de Encantada, entre el Empalme del Distrito de Parras y el Extremo Norte del escape, protegiéndose conforme a la Regla 93.

VII.—EN EL CRUCERO "D" CON EL FERROCARRIL COAHUILA Y ZACATECAS, UBICADO EN EL KILOM. 913+7, LOS TRENES DE LOS FERROCARRILES NACIONALES TIENEN PREFERENCIA DE PASO.

VIII.—En la terminal de Saltillo, tren No. 71, a su llegada, y tren No. 72 a su salida, utilizarán la vía No. 7, si por circunstancias especiales se hace necesario que lo hagan por otras vías, su movimiento será protegido con señales del personal de patio.

IX.—Trenes Nos. 71 y 72, al efectuar su parada en Saltillo y Vanegas, respectivamente, lo harán precisamente frente a la toma de agua establecida para aprovisionar la locomotora.

20.—DISTRITO DE MATEHUALA.

I.—VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En La Cabra, y conectada al escape, hay una espuela propiedad de la Cia. Minera Santa María de la Paz y Anexas, S. A., con capacidad para 15 unidades.

II.—APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAMENTOS.

Tren No. 246 dará agua de Matehuala a Vanegas.

21.—DISTRITO DE SAN LUIS DE LA PAZ.

APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAMENTOS.

Tren No. 249 dará agua de Río Laja a San Luis de la Paz.

22.—TERMINAL DE SALTILLO.

I.—La administración de la terminal de Saltillo está a cargo de la División de San Luis.

II.—El movimiento de trenes y máquinas de patio, u otro material rodante, entre "Y" Saltillo y los andenes de la estación de pasajeros está protegido por el sistema automático de señales S. A. S. Ríjanse por el Reglamento respectivo.

III.—Todos los trenes de pasajeros que lleguen a Saltillo, así como los trenes de carga procedentes del Distrito de RINCONADA, y turnos de Carneros o de Paredón, deben entrar retrocediendo a Saltillo, por la vía denominada "de los Panteones".

Trenes procedentes de los Distritos de Rinconada y Paredón, se gobernarán por las indicaciones de la señal absoluta 2-D.

IV.—Las máquinas de patio que necesiten invadir el tramo de la vía principal comprendido entre el cambio No. 1 y el cambio del antiguo patio "Nacional", lo harán precisamente por la "Y" denominada "de los Panteones", pero cuando sea indispensable hacer movimiento por el brazo Sur de la "Y", darán un silbido largo y uno corto (— o) para que el cambiador les alinee el cambio, o por medio de señales de mano autorice a la tripulación para alinearlo.

V.—Cuando la vía de los Panteones esté ocupada, y aun cuando los trenes o carros libren la señal (enana) 4-E, todas las demás

señales del S. A. S., darán la indicación de "parada", y el movimiento sobre las vías controladas sólo podrá hacerse por medio de señales de mano.

VI.—Para la mayor seguridad de los movimientos dentro del sistema S. A. S., el cambiador es el único autorizado para accionar los cambios, excepto el cambio 4-E, que deberá ser alineado por las tripulaciones, para retroceder, cuando la señal absoluta (enana) 4 dé la indicación de proceder.

VII.—El cambiador no debe dar señales de retroceder para entrar al patio mientras no las reciba del garrotero de guardia.

VIII.—Cuando las máquinas de patio estén haciendo movimiento en las espuelas de las industrias dentro de las vías controladas por el sistema S. A. S., y se aproxime algún tren, deben librar inmediatamente, para dejar expedito el funcionamiento de las señales.

MEDICOS DE LA DIVISION

Juan Flores Blanco	Médico Director	San Luis Potosí
Julián Hernández	Médico de Visitas y Puesto de Socorros	San Luis Potosí
Luis Morales Benavides	Médico Director	Saltillo, Coah.
Alfonso González Martínez	Médico Residente	Vanegas, S. L. P.
Alberto Tamayo B.	Médico Residente	Matehuala, S. L. P.

