

SEGURIDAD



ANTE TODO

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DIVISION DEL GOLFO

SUB-DIVISION DE MONCLOVA

ARTICULO 13 DEL REGLAMENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS DE ACCIDENTES DEL TRABAJO.

(Publicado en el "Diario Oficial" del 29 de Noviembre de 1934)

"Los accidentes deben evitarse a toda costa, para lo cual todo empleado u obrero debe hacer lo que esté a su alcance para conseguirlo, aunque para ello tenga que desempeñar en un momento dado las labores de otro".

REGLA "B" DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTES.

"Es indispensable que todos los empleados cumplan estrictamente con el Reglamento y con las instrucciones especiales, compenetrándose perfectamente de uno y otras. En caso de duda sobre su correcta interpretación, deberán solicitar a su inmediato superior las explicaciones necesarias".

HORARIO NUMERO 5

Comienza a regir a las 0 h. 01 m. del Miércoles 5 de Julio de 1950

HORA DEL MERIDIANO 90°

LEASE CUIDADOSAMENTE. MODIFICACIONES IMPORTANTES.

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

DESTRUYANSE TODOS LOS HORARIOS ANTERIORES

ALBERTO GARDUÑO C.,
SUPERINTENDENTE GENERAL DE TRANSPORTES
MEXICO, D. F.

RAUL NEVAREZ,
AYUDANTE DEL GERENTE GENERAL
MEXICO, D. F.

Lic. MANUEL R. PALACIOS,
GERENTE GENERAL
MEXICO, D. F.

W.R. Brumbaugh

TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS

(CON RIEL SECO)

MAQUINAS DE VAPOR

Clase.....	GR-43	GR-44	GR-39	GR-40	GR-34	G-35	G-36	G-37	G-26, 27 y 28	GR-20	F-34	F-35	F-36	E-4
Iniciales.....	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
Números.....	1550 a 1558 1560 a 1586	1590 y 1591	1450 a 1454	1456 a 1459	1381 a 1433	1434 a 1439	1440 a 1443	1445 a 1447	1243 a 1306 1307 a 1329 1330 a 1361	1137 a 1191	821 y 822 824 a 829 831, 832, 835	836 a 840	843 a 897	654 a 667
Cilindros: diámetro en pulgadas.....	25 x 32	22 x 30	24 x 30	23½ x 30	21 x 30	22 x 28	22 x 28	22 x 28	21 x 26	21 x 28	20 x 28	20 x 28	20 x 28	20 x 26
Motrices: diámetro en pulgadas.....	61	51	63	63	58	52	57	50	55	55	69	69	62	63
Caldera: presión de vapor en libras.....	185	200	185	195	200	180	200	180	200	180	200	200	180	200
Fuerza de tracción al 85% en libras.....	51,600	45,711	43,131	43,588	38,778	39,874	44,880	41,469	35,440	34,350	27,594	27,594	27,639	28,064
Base rígida, en pies y pulgadas.....	17'6"	16'	17'	17'	15'6"	14'6"	15'	14'6"	15'6"	15'	14'6"	13'8"	13'6"	15'
Peso de máquina y tender en toneladas métricas.....	178	158	156	170	161	145	164	131	142, 150 y 150	146	127	136	122	140

RUMBO AL NORTE			TONELADAS		TONELADAS		TONELADAS		TONELADAS		TONELADAS	
DE	A	FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
SALTILLO.....	Paredón.....	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Paredón.....	Reata.....	5	1,285	1,145	1,040	950	830	830	830	830	830	830
Reata.....	Monclova.....	5	1,530	1,380	1,250	1,160	1,020	1,020	1,020	1,020	1,020	1,020
MONCLOVA.....	Sabinas.....	5	1,975	1,770	1,620	1,600	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400	1,400
Sabinas.....	Calatrava.....	5	1,530	1,380	1,250	1,160	1,020	1,020	1,020	1,020	1,020	1,020
Calatrava.....	Piedras Negras.....	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
MONCLOVA.....	Aguila.....	5	...	...	...	1,430	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300	1,300
Aguila.....	Polka.....	5	...	...	...	1,300	1,125	1,125	1,125	1,125	1,125	1,125
Polka.....	Doblones.....	5	...	...	...	1,125	535	1,180	1,180	1,180	1,180	1,180
Doblones.....	Rosario.....	3	...	...	...	535	1,180	1,125	1,125	1,125	1,125	1,125
Rosario.....	Arocha.....	5	...	...	...	1,180	1,445	1,125	1,125	1,125	1,125	1,125
Arocha.....	El Oro.....	5	...	...	...	1,125	1,445	1,125	1,125	1,125	1,125	1,125
BARROTERAN.....	Las Esperanzas.....	5	...	...	...	1,445	1,125	1,125	1,125	1,125	1,125	1,125
Las Esperanzas.....	Múzquiz.....	5	...	...	...	1,125	1,890	1,890	1,890	1,890	1,890	1,890
SABINAS.....	Rosita.....	10	...	...	...	1,890	1,770	1,770	1,770	1,770	1,770	1,770
ALLENDE.....	Dávila.....	5	...	...	...	1,770	1,360	1,360	1,360	1,360	1,360	1,360
Dávila.....	San Carlos.....	5	...	...	...	1,360	1,560	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200

RUMBO AL SUR			TONELADAS		TONELADAS		TONELADAS		TONELADAS		TONELADAS	
DE	A	FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
PIEDRAS NEGRAS.....	Peyotes.....	5	1,530	1,380	1,250	1,125	990	990	990	990	990	990
Peyotes.....	Sabinas.....	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Sabinas.....	Soledad.....	5	1,665	1,540	1,380	1,360	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
Soledad.....	Barroterán.....	5	1,530	1,380	1,250	1,125	990	990	990	990	990	990
Barroterán.....	Aura.....	5	1,530	1,380	1,250	1,125	990	990	990	990	990	990
Aura.....	Hermanas.....	5	3,020	2,720	2,500	2,320	2,040	2,040	2,040	2,040	2,040	2,040
Hermanas.....	Adjuntas.....	5	1,625	1,480	1,340	1,300	1,140	1,140	1,140	1,140	1,140	1,140
Adjuntas.....	Monclova.....	5	1,530	1,380	1,250	1,125	1,020	1,020	1,020	1,020	1,020	1,020
MONCLOVA.....	Bocatoche.....	5	1,270	1,150	1,040	925	810	810	810	810	810	810
Bocatoche.....	Reata.....	5	1,530	1,380	1,250	1,125	990	990	990	990	990	990
Reata.....	Paredón.....	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Paredón.....	Saltillo.....	4	990	810	730	655	570	570	570	570	570	570
EL ORO.....	La Víbora.....	5	...	...	...	2,250	1,980	1,980	1,980	1,980	1,980	1,980
La Víbora.....	Las Monjas.....	5	...	...	...	1,125	990	990	990	990	990	990
Las Monjas.....	Rosario.....	5	...	...	...	2,340	2,080	2,080	2,080	2,080	2,080	2,080
Rosario.....	Pozuelos.....	5	...	...	...	2,245	1,980	1,980	1,980	1,980	1,980	1,980
Pozuelos.....	Monclova.....	5	...	...	...	1,360	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
MUZQUIZ.....	Las Esperanzas.....	5	...	...	...	1,360	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
ROSITA.....	Sabinas.....	10	...	...	...	2,600	2,280	2,280	2,280	2,280	2,280	2,280
SAN CARLOS.....	Dávila.....	5	...	...	...	1,360	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200	1,200
Dávila.....	Allende.....	5	...	...	...	1,770	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560

TONELAJE ECUACIONADO

- 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.
- 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 esto 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.
- Cuando las condiciones atmosféricas lo requieran, puede reducirse hasta el 5% del tonelaje ecuacionado, informándolo al Jefe de Despachadores desde la primera oficina de comunicación en servicio.
- En los costados de las casetas de las máquinas está anotada su fuerza de tracción al 85% en libras, cuyo factor se emplea para calcular su tonelaje en aquellos casos en que no lo muestre la tabla correspondiente, debiendo procederse conforme al siguiente ejemplo: Se desea saber el tonelaje ecuacionado que remolca una máquina que tenga marcado en la caseta 38%, lo que indica 38,000 libras de

- tracción. Se toma como punto de comparación la máquina que más se aproxima en fuerza según la tabla, que es de 41,000 libras y remolca 2,500 toneladas; el cálculo se plantea como sigue:
Una máquina con 41,000 libras de tracción remolca 2,500 toneladas ecuacionadas; se multiplican éstas por las 38,000 libras de tracción que tiene la máquina a la cual se busca el tonelaje, lo que es igual a 95,000,000 que deben dividirse entre 41,000 libras, dando por resultado 2,317 toneladas ecuacionadas.
$$\frac{38,000 \text{ Lbs.} \times 2,500 \text{ Tons.}}{41,000 \text{ Lbs.}} = 2,317 \text{ Tons. ecuacionadas.}$$
- Cuando una máquina 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.
 - A las máquinas en operación con menor presión de vapor que el indicado en la tabla, redúzcaseles el 5% del tonelaje por cada DIEZ libras menos de presión manométrica.
 - Al remolcar máquinas muertas, auméntese a su peso el 25% si van desconectadas o el 50% si van conectadas. Ejemplos: En el primer caso, una máquina que pesa 100 Tons. se tomará por 125; y en el segundo, una máquina que pesa 100 Tons. se tomará por 150.
 - Cuando se manejen máquinas 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.

TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS (CON RIEL SECO)

MAQUINAS DIESEL-ELECTRICAS

Clase	DE-10 (Cga)	DE-11	DE-12	DE-10 (Psg)	DE-7
	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
Números	6200 a 6209	6300-Aa6319-A	6400 a 6413	6210 a 6213	5700 a 5705
Velocidad mínima, kilómetros por hora	18	18	18	23	16
Velocidad máxima, kilómetros por hora	80	105	105	105	90
Relación de engranes	65:12	62:15	63:15	62:15	75:16
Fuerza de tracción continuada, en libras	74,000	40,000	82,000	58,000	27,000
Base rígida, en pies y pulgadas	9'	9'	16'9"	9'	11'3"
Peso en toneladas métricas	210	105	270	210	121

RUMBO AL NORTE		FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DE	A					
SALTILLO	Paredón	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Paredón	Reata	5	2,200	1,100	1,950	865
Reata	Monclova	5	2,765	1,385	2,460	1,060
MONCLOVA	Sabinas	5	3,325	1,665	2,950	1,455
Sabinas	Calatrava	5	2,765	1,385	2,460	1,060
Calatrava	Piedras Negras	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
MONCLOVA	Aguila	5	...	...	...	1,350
Aguila	Polka	5	...	...	...	1,185
Polka	Doblones	5	...	...	...	1,030
Doblones	Rosario	3	...	...	...	490
Rosario	Arocha	5	...	...	...	1,185
Arocha	El Oro	5	...	...	...	1,030
BARROTERAN	Las Esperanzas	5	...	...	...	1,320
Las Esperanzas	Múzquiz	5	...	...	...	1,030
SABINAS	Rosita	10	...	...	...	1,725
ALLENDE	Dávila	5	...	...	...	1,620
Dávila	San Carlos	5	...	...	...	1,250

RUMBO AL SUR		FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DE	A					
PIEDRAS NEGRAS	Peyotes	5	2,565	1,285	2,280	1,030
Peyotes	Sabinas	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Sabinas	Soledad	5	2,870	1,435	2,555	1,250
Soledad	Barroterán	5	2,565	1,285	2,280	1,030
Barroterán	Aura	5	2,565	1,285	2,280	1,030
Aura	Hermanas	5	5,130	2,565	4,550	2,120
Hermanas	Adjuntas	5	2,755	1,380	2,450	1,185
Adjuntas	Monclova	5	2,565	1,285	2,280	1,060
MONCLOVA	Bocatoche	5	2,150	1,075	1,900	845
Bocatoche	Reata	5	2,565	1,285	2,280	1,030
Reata	Paredón	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Paredón	Saltillo	4	1,500	750	1,300	595
EL ORO	La Víbora	5	...	...	...	2,060
La Víbora	Las Monjas	5	...	...	...	1,030
Las Monjas	Rosario	5	...	...	...	2,170
Rosario	Pozuelos	5	...	...	...	2,060
Pozuelos	Monclova	5	...	...	...	1,250
MUZQUIZ	Las Esperanzas	5	...	...	...	1,250
ROSITA	Sabinas	10	...	...	...	2,370
SAN CARLOS	Dávila	5	...	...	...	1,250
Dávila	Allende	5	...	...	...	1,620

NOTAS:

- No deben operar locomotoras en los tramos en que no tengan marcado tonelaje.
- De la clase G-26 exclúyanse las locomotoras números 1243, 1245, 1247, 1249, 1250, 1272, 1273, 1282, 1284, 1296 y 1303 que son clase GR-26 y remolcan igual tonelaje que las clase GR-34.
- De las clases G-27 y G-28 exclúyanse las locomotoras números 1307, 1311, 1313, 1319, 1327, 1331, 1333, 1335, 1336, 1338, 1339, 1342 a 1346, 1348, 1349, 1353, 1356, 1357, 1359 y 1362 que son clase GR-32 y remolcan igual tonelaje que las clase GR-34.
- Cuando un tren sea manejado por dos (2) unidades "A" acopladas Clase DE-11, el tonelaje que deberán remolcar será el doble del tabulado, que aparece en la columna respectiva.
- Cuando máquinas de vapor ayuden a trenes manejados por máquinas Diesel clase DE-10 (Carga) Núms. 6200 a 6209, DE-11 Núms. 6300-A a 6319-A, DE-12 Núms. 6400 a 6413, redúzcase el tonelaje de las máquinas de vapor en un 10% si el tren va manejado por máquina clase DE-10 (Carga) o DE-12 y en un 15% cuando el tren vaya manejado por máquina clase DE-10 (Pasajeros).
- Un tren manejado por una máquina clase DE-10 (Carga) DE-11 o DE-12 y otra clase DE-10 (Pasajeros) redúzcase el 11% al tonelaje de la máquina, ya sea DE-10 (Carga) DE-11 o DE-12, con objeto de que la velocidad mínima en ningún caso sea inferior a 23 kilómetros por hora.
- En las reducciones a que se refieren las cláusulas (5) y (6) queda incluido lo correspondiente a riel mojado, por lo que en estos casos no es aplicable la cláusula (3) del capítulo "Tonelaje Ecuacionado".

TABLA DE VELOCIDADES

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	TIEMPO PARA RECORRER KILOMETROS																								
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.	H. M. S.
5	0.12.00	0.24.00	0.36.00	0.48.00	1.00.00	1.12.00	1.24.00	1.36.00	1.48.00	2.00.00	2.12.00	2.24.00	2.36.00	2.48.00	3.00.00	3.12.00	3.24.00	3.36.00	3.48.00	4.00.00	4.12.00	4.24.00	4.36.00	4.48.00	5.00.00
10	6.00	12.00	18.00	24.00	30.00	36.00	42.00	48.00	54.00	1.00.00	1.06.00	1.12.00	1.18.00	1.24.00	1.30.00	1.36.00	1.42.00	1.48.00	1.54.00	2.00.00	2.06.00	2.12.00	2.18.00	2.24.00	2.30.00
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	1.00.00	1.04.00	1.08.00	1.12.00	1.16.00	1.20.00	1.24.00	1.28.00	1.32.00	1.36.00	1.40.00
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	1.00.00	1.03.00	1.06.00	1.09.00	1.12.00	1.15.00
25	2.24	4.48	7.12	9.36	11.60	13.84	16.08	18.32	20.56	23.20	25.44	28.00	30.56	33.12	35.28	37.44	39.60	41.76	43.92	46.08	48.24	50.40	52.56	54.72	56.88
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	42.00	44.00	46.00	48.00	50.00
35	1.43	3.26	5.09	6.51	8.34	10.17	12.00	13.43	15.26	17.09	18.51	20.34	22.17	24.00	25.43	27.26	29.09	30.51	32.34	34.17	36.00	37.43	39.26	41.09	42.52
40	1.30	3.00	4.30	6.00	7.30	9.00	10.30	12.00	13.30	15.00	16.30	18.00	19.30	21.00	22.30	24.00	25.30	27.00	28.30	30.00	31.30	33.00	34.30	36.00	37.30
45	1.20	2.40	4.00	5.20	6.40	8.00	9.20	10.40	12.00	13.20	14.40	16.00	17.20	18.40	20.00	21.20	22.40	24.00	25.20	26.40	28.00	29.20	30.40	32.00	33.20
50	1.12	2.24	3.36	4.48	6.00	7.12	8.24	9.36	10.48	12.00	13.12	14.24	15.36	16.48	18.00	19.12	20.24	21.36	22.48	24.00	25.12	26.24	27.36	28.48	30.00
55	1.05	2.11	3.16	4.22	5.27	6.33	7.38	8.44	9.49	10.55	12.00	13.05	14.11	15.16	16.22	17.27	18.33	19.38	20.44	21.49	22.54	23.59	25.04	26.09	27.14
60	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	21.00	22.00	23.00	24.00	25.00
65	55	1.51	2.46	3.42	4.37	5.32	6.28	7.23	8.18	9.14	10.09	11.05	12.00	12.55	13.51	14.46	15.42	16.37	17.32	18.28	19.23	20.18	21.13	22.08	23.03
70	51	1.43	2.34	3.26	4.17	5.09	6.00	6.51	7.43	8.34	9.26	10.17	11.08	12.00	12.91	13.83	14.74	15.65	16.56	17.47	18.38	19.29	20.20	21.11	22.02
75	48	1.36	2.24	3.12	4.00	4.48	5.36	6.24	7.12	8.00	8.48	9.36	10.24	11.12	12.00	12.48	13.36	14.24	15.12	16.00	16.48	17.36	18.24	19.12	20.00
80	45	1.30	2.15	3.00	3.45	4.30	5.15	6.00	6.45	7.30	8.15	9.00	9.45	10.30	11.15	12.00	12.45	13.30	14.15	15.00	15.45	16.30	17.15	18.00	18.45
85	42	1.25	2.07	2.50	3.32	4.14	4.56	5.39	6.21	7.04	7.46	8.28	9.11	9.53	10.35	11.18	12.00	12.42	13.25	14.07	14.49	15.31	16.13	16.55	17.37
90	40	1.20	2.00	2.40	3.20	4.00	4.40	5.20	6.00	6.40	7.20	8.00	8.40	9.20	10.00	10.40	11.20	12.00	12.40	13.20	14.00	14.40	15.20	16.00	16.40
95	38	1.16	1.54	2.32	3.09	3.47	4.25	5.03	5.41	6.19	6.57	7.35	8.13	8.50	9.28	10.06	10.44	11.22	12.00	12.38	13.16	13.54	14.32	15.10	15.48
100	36	1.12	1.48	2.24	3.00	3.36	4.12	4.48	5.24	6.00	6.36	7.12	7.48	8.24	9.00	9.36	10.12	10.48	11.24	12.00	12.36	13.12	13.48	14.24	15.00

Número de las Estaciones	Distancia de Piedras Negras	RUMBO AL NORTE					Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE SABINAS		Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.	Agua Bascula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegrafono "Y"
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE	HORARIO No. 5				PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE						
		529	535	173	ESTACIONES				174	536		530				
		Carga Diario Excep. Domingo	Carga Diario	Pasajeros Diario	Por ciento	Pasajeros			Pasajeros Diario	Carga Diario		Carga Diario Excep. Domingo				
R-238	238.0	S. H. M. 11.20	S. H. M. 7.00	S. H. M. 13.23			DN.....	MONCLOVA ... (DS-MN)		q H. M. 13.46	ll H. M. 17.40	ll H. M. 19.35	Patio	ABCGMRY		
.....	237.3	.....	.....	.....		7	0.7	EMP. DISTRITO NADADORES		.....	.....	.....	..	.....
R-229	229.0	11.32	7.15	b 13.34	x174	0.00	8.5	ESTANCIA		b 13.34	x173	17.15	19.15	43	.....
R-220	219.4	11.43	7.30	b 13.45		8	9.6	ADJUNTAS		b 13.20		16.50	18.55	45	A	
R-209	208.9	11.55	7.45	b 13.56		8	10.5	TAPADO		b 13.06		16.23	18.35	45	G	
R-201	200.3	.....	.....	b		8	8.6	GIRASOL		b .....		.....	.....	No hay	.....
R-199	198.3	12.09	8.05	p 14.07		0.25	2.0	HERMANAS	(MX)	p 12.53		16.03	18.15	50-15	.....
R-186	185.6	12.39	x174	8.22	b 14.20	0.55	12.7	LAMPACITOS		b 12.39	x529	15.43	17.55	43	G	
R-173	172.5	12.56	8.45	p 14.35		0.70	13.1	OBAYOS	(AY)	p 12.25		15.23	17.35	45	G	
R-166	165.6	.....	.....	b		0.50	6.9	LECHUGUILLA		b .....		.....	.....	5	AT
R-158	157.1	13.26	9.15	p 14.53	x536	0.53	8.5	AURA	(UR)	p 12.08		14.53	x173	17.10	45	G
R-152	151.7	.....	.....	b		0.45	5.4	AMAPOLA		b .....		.....	.....	No hay	A
R-144	143.1	13.55	x536	10.05	p 15.07	0.00	8.6	BARROTERAN	(BR)	p 11.53		14.20	x529	16.45	Patio	GRY
.....	142.4	.....	.....	.....	p 15.17	0.50	0.7	EMP. DISTRITO MUZQUIZ		p 11.43		13.45	x529	.....	.....
R-133	132.3	14.30	10.25	b 15.28		0.90	10.1	SOLEDAD		b 11.33		13.30	16.25	45	.....
R-119	118.3	.....	.....	.....		0.45	14.0	MEZQUITE		b 11.33		13.30	16.25	45	.....
R-117	116.6	ll 14.55	10.50	x174	p 15.45	0.00	1.7	SABINAS	(NI)	p 11.15		.....	.....	15	G
.....	116.1	H. M.	11.30	x174	p 16.00	0.15	0.5	EMP. DISTRITO ROSITA		p 11.00	x535	13.00	12.10	S. 15.55	Patio	ABCGRTY
R-104	103.6	.....	11.53	x536	b 16.14	0.85	12.5	BLANCO		b 10.46		11.53	x535	36	.....
R-100	99.3	.....	.....	b		0.85	4.3	PUENTE NEGRO		b .....		.....	.....	No hay	.....
R-90	89.2	.....	12.15	b 16.32		0.80	10.1	SILENCIO		b 10.29		11.28	.....	21	.....
R-83	82.2	.....	12.31	b 16.41		0.95	7.0	PEYOTES		b 10.20		11.18	.....	32	.....
R-67	66.6	.....	12.56	b 16.59		0.95	15.6	CALATRAVA		b 10.00		10.53	.....	30	.....
R-63	62.6	.....	.....	b		0.80	4.0	LOS ROSALES		b .....		.....	.....	No hay	A
R-52	51.7	.....	13.30	p 17.15		0.75	10.9	ALLENDE	(DE)	p 9.40		10.27	.....	Patio	ACGY
R-40	39.8	.....	13.49	b 17.40		0.93	11.9	NAVA		b 9.30		9.57	.....	32-20	G
R-18	17.5	.....	14.20	p 18.05		0.60	22.3	RIO ESCONDIDO	(RH)	p 8.49		9.22	.....	53	G
R-7	6.4	.....	14.36	b 18.18		1.00	11.1	CANTU		b 8.35		8.52	.....	12	.....
R-6	5.3	.....	.....	b		0.96	1.1	FUENTE		b .....		.....	.....	No hay	.....
R-0	0.0	ll 14.50	ll 18.30	H. M.	H. M.	6	5.3	PIEDRAS NEGRAS	(PN)	S. 8.25	S. 8.35	H. M.	H. M.	Patio	ABCGMRTY	
		529	535	173				HORARIO No. 5		174	536	530				
		Carga Diario Excep. Domingo	Carga Diario	Pasajeros Diario						Pasajeros Diario	Carga Diario	Carga Diario Excep. Domingo				

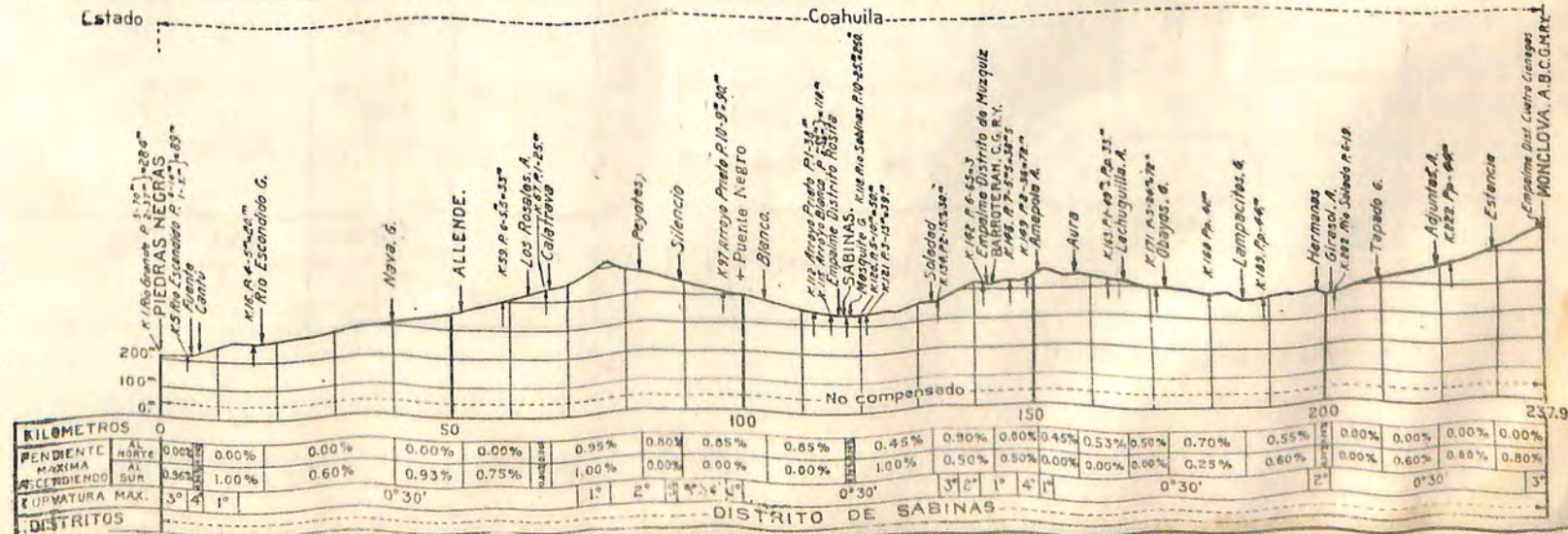
Dirección Superior "AL NORTE"

Estado

Coahuila

NOTAS:

- Trenes de los Distrito de Múzquiz y Rosita, deben moverse bajo protección de bandera entre Barroterán y Emp. Distrito Múzquiz, y entre Sabinas y Emp. Distrito Rosita, respectivamente.
- En Kilóm. R-8.2 hay una espuela E. N. con capacidad para 5 unidades de 13.7 Mts.



Número de las Estaciones	Distancia de Emp. Dto. Nadadores Kilómetros	RUMBO AL NORTE			Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE NADADORES		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.		Agua Bascula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegrafono "Y"			
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE				HORARIO No. 5				PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE	Escapes	Otras					
		533	387	389			ESTACIONES				388	390			534				
R -238	0.7	H. M. 6.00	S. 14.25	S. H. M. 6.55	0.00	12	DN..... MONCLOVA... (DS-MN)	0.80	15	LL 12.20	LL 12.50	LL 14.05	30	Patio	A B C G M R Y				
RD-10	9.5	6.20	b 14.43	b 7.13		9	0.7 EMP. DISTRITO NADADORES		12	0.80	b 11.54	b 12.24				13.37	30		
RD-18	17.3	6.45	p 15.03	p 7.33		10	7.8 NADADORES (ND)		12	p 11.35	p 12.05	13.17				13			
RD-26	25.5	7.04	b 15.17	b 7.47		7	8.2 AGUILA		8	b 11.07	b 11.37	12.47					4ES		
RD-28	27.2	b	b		8	1.7 CELEMANIA		10	b	b				7				AT
RD-31	31.0	7.30	p 15.37	p 8.07		10	3.8 POLKA		19	p 10.50	p 11.20	12.26					28	G	
RD-38	37.6	8.00	p 16.00	p 8.30		15	6.6 RANCHO NUEVO (RO)		26	p 10.27	p 10.57	12.01				40-31			
RD-51	50.4	8.40	p 16.27	p 8.57		20	12.8 BOQUILLAS (JN)		19	p 10.02	p 10.32	11.30					Patio	G R Y	
RD-68	67.4	LL 9.15 H. M.	LL 17.00 H. M.	LL 9.30 X388 H. M.		0.76	17.0 CUATRO CIENEGAS (Q)		26	S. 9.30 X389 H. M.	S. 10.00 H. M.	S. 10.55 H. M.							
		533	387	389						388	390	534							
		Carga Lunes y Miércoles	Mixto Diario	Mixto Viernes				Mixto Diario	Mixto Sábado	Carga Martes y Jueves									

NOTA:
Nos. 388 y 390 son superiores a No. 387.

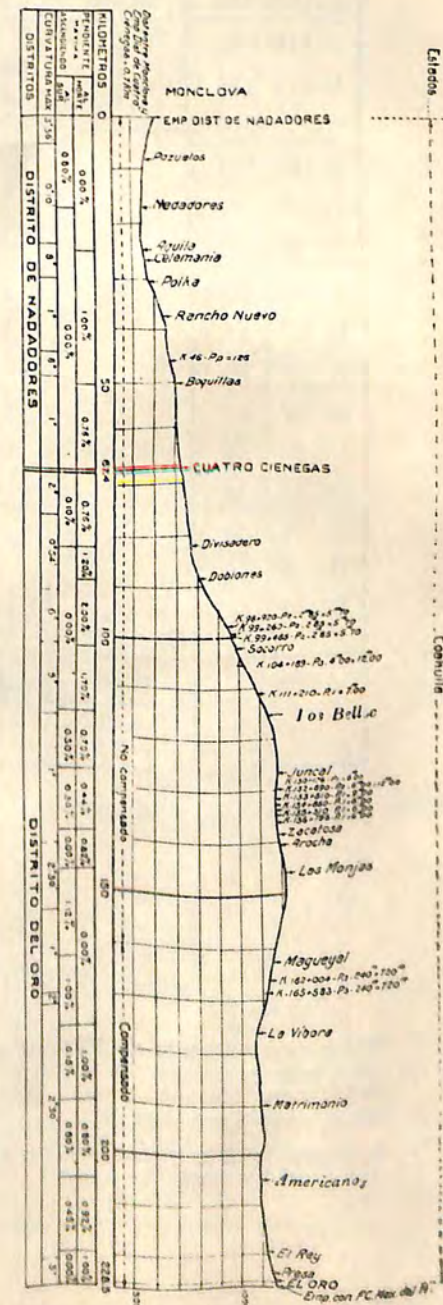
Dirección Superior "AL NORTE"

Número de las Estaciones	Distancia de Emp. Dto. Nadadores Kilómetros	RUMBO AL NORTE			Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE EL ORO		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.		Agua Bascula Combustible Ganado Registro Telegrafono "Y"	
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE	HORARIO No. 5			PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE			Escapes	Otras				
		533	389	ESTACIONES			390	534								
RD-68	67.4	S. 9.40	S. 9.55	0.76	20	D..... CUATRO CIENEGAS (Q)	26	0.10	LL 9.35	LL 10.30	Patio	G R Y	42			
RD-83	82.6	10.08	b 10.24		12	15.2 DIVISADERO	12	0.10	b 9.07	10.02	21	Y			21	
RD-90	89.6	10.25	p 10.39		19	7.0 DOBLONES (DB)	19	0.00	p 8.52	9.47	43						43
RD-103	102.6	11.02	b 11.15		18	13.0 SOCORRO	18	0.00	b 8.29	9.24	43	R Y			43	
RD-117	116.1	12.10	p 12.00		15	13.5 LOS BELLOC (RA)	15	0.50	p 8.04	8.59	No hay						No hay
RD-128	127.3	.....	b		20	11.2 JUNCAL	20	0.30	b .....	.....	41	G			41	G
RD-139	138.8	12.50	b 12.41		3	11.5 ZACATOSA	3	0.00	p 7.16	8.11	6	A C					6	A C
RD-141	140.6	13.05	p 12.55		10	1.8 AROCHA	10	0.00	b 7.11	8.06	49				49	
RD-147	146.6	13.20	b 13.08		22	6.0 LAS MONJAS	22	1.12	b 6.55	7.39	No hay						No hay
RD-163	162.8	.....	b		12	16.2 MAGUEYAL	12	1.00	b .....	.....	48				48	
RD-170	170.0	13.55	b 13.44	21	7.2 LA VIBORA	21	0.15	b 5.52	6.36	43		43				
RD-188	187.5	14.30	b 14.10	16	17.5 MATRIMONIO	16	0.80	b 5.30	6.12	No hay				No hay		
RD-200	199.8	.....	b	12	12.3 AMERICANOS	12	0.45	b .....	.....	40		40				
RD-209	208.5	15.05	b 14.40	9	8.7 EL REY	9	0.45	b 4.55	5.43	10EN	A			10EN	A	
RD-226	225.5	.....	b	18	17.0 PRESA	18	0.00	.....	.....	Patio	G R T Y	Patio	G R T Y			
RD-227	226.8	LL 15.40 H. M.	LL 15.15 H. M.		1.3 EL ORO (SM)			S. 4.25 H. M.	S. 5.10 H. M.							
RD-229	228.5				1.7 Emp. F.C. Mexicano del Norte											
		533	389					390	534							
		Carga Lunes y Miércoles	Mixto Viernes					Mixto Sábado	Carga Martes y Jueves							

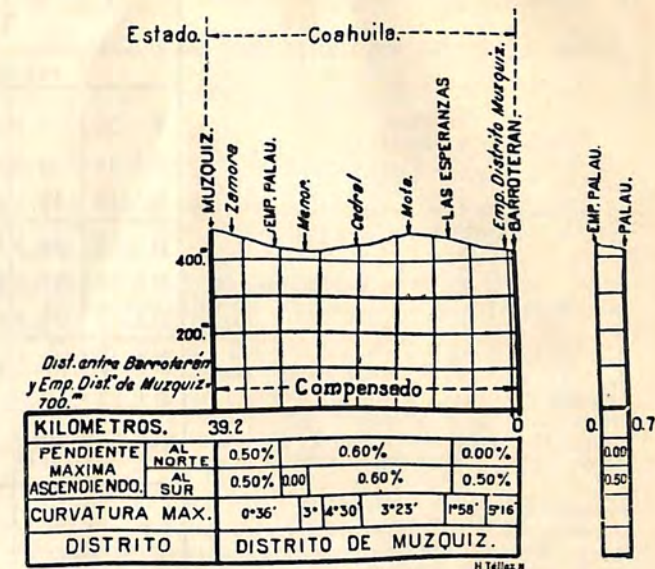
Dirección Superior "AL NORTE"

NOTA:

El Emp. con F. C. Mexicano del Norte está dentro de los límites de patio de El Oro.



Número de las Estaciones	Distancia de Emp. Dist. Múzquiz Kilómetros	RUMBO AL NORTE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE MUZQUIZ		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Escapes	Otras	Agua Balsa Combustible Ganado Registro "Y"
		PRIMERA CLASE				HORARIO No. 5	PRIMERA CLASE							
		393	391				392		394					
		Mixto Diario	Mixto Diario	Por ciento	Pasajeros	ESTACIONES	Mixtos y Carga	Por ciento	Mixto Diario	Mixto Diario				
RC-40	39.2	S. 13.40	S. 9.30	0.50	3	D. MUZQUIZ (MQ)	3	0.50	H. M. 11.20	H. M. 11.15	Patio	8ES	A G R Y	
RC-37	36.6	b 13.45	b 9.35			D. ZAMORA			8	b 13.10	b 17.02				No hay	Y
.....	29.9				6	D. EMP. PALAU	1		p 12.58	p 16.49	Patio	B		
RC-31	30.6	p 14.00	p 10.03	0.00	1	D. PALAU (PU)	1	0.00			No hay	Y		
.....	29.9			0.50	1	D. EMP. PALAU	12		b	b	No hay			
RC-28	27.2	b	b		9	D. MENOR	8	0.60	b 12.30	b 16.13	15			
RC-21	20.1	b 14.16	b 10.26	0.60	6	D. CEDRAL	8	0.60	b 12.21	b 16.01	No hay			
RC-14	13.2	b 14.26	b 10.40			D. MOTA			6	p 12.15	p 15.53	Patio	B Y	
RC-9	8.4	p 14.43	p 10.58		4	D. LAS ESPERANZAS (Z)	11	0.50						
.....	0.0			0.00	8	D. EMP. DISTRITO MUZQUIZ			S. 11.55	S. 15.30	Patio	C G R Y		
R-144	0.7	11.15.00	11.11.15			D. BARROTERAN (BR)			H. M.	H. M.				
		393	391						392	394				
		Mixto Diario	Mixto Diario						Mixto Diario	Mixto Diario				

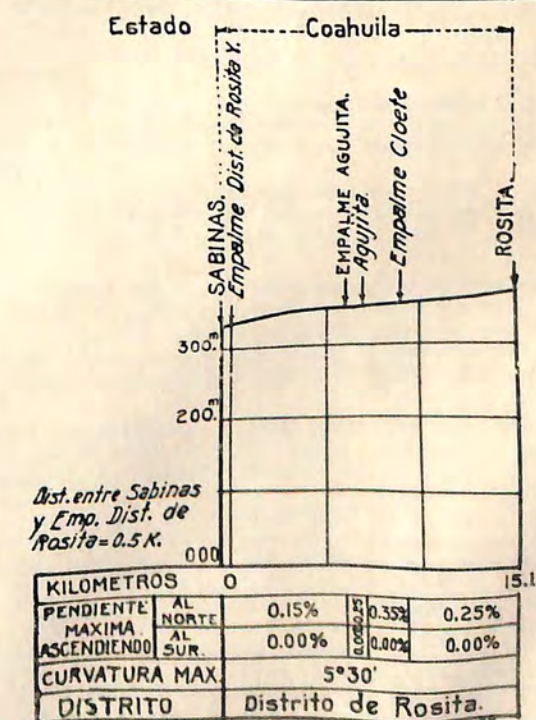


Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) Todos los trenes entrarán retrocediendo a la estación de Palau.
- 2) Trenes del Distrito de Múzquiz deben moverse bajo protección de bandera entre Emp. Distrito Múzquiz y Barroterán.
- 3) En Kilóm. RC-19 hay un ladero particular de la Cía. Carbón y Coke, denominado "Ranchería", con capacidad para 17 unidades.

Número de las Estaciones	Distancia de Emp. Dist. Rosita Kilómetros	RUMBO AL NORTE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE ROSITA		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Escapes	Otras	Agua Balsa Combustible Ganado Registro "Y"
		SEGUNDA CLASE				HORARIO No. 5	SEGUNDA CLASE							
		539	537				538		540					
		Carga Diario	Carga Diario	Por ciento	Pasajeros	ESTACIONES	Mixtos y Carga	Por ciento	Carga Diario	Carga Diario				
R-117	0.5	S. 14.00	S. 9.30	0.15	5	DN. SABINAS (NI)	7	0.00	H. M. 11.30	H. M. 11.30	Patio	43	A B C G R Y	
.....	0.0					D. EMP. DISTRITO ROSITA								
.....	6.0					D. EMP. AGUJITA	2				Patio	B		
RB-7	6.9			0.25	1	D. AGUJITA (AU)	2	0.25			43			
.....	6.0			0.00	1	D. EMP. AGUJITA	4	0.00						
.....	9.0				3	D. EMP. CLOETE	3	0.00						
RB-11	10.4			0.35	2	D. CLOETE (CE)	3	0.35						
.....	9.0			0.00	2	D. EMP. CLOETE	8	0.00	S. 12.00	S. 16.30	Patio	B G R Y		
RB-16	15.1	11.15.30	11.11.00	0.25	6	D. ROSITA (RS)			H. M.	H. M.				
		539	537						538	540				
		Carga Diario	Carga Diario						Carga Diario	Carga Diario				



Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

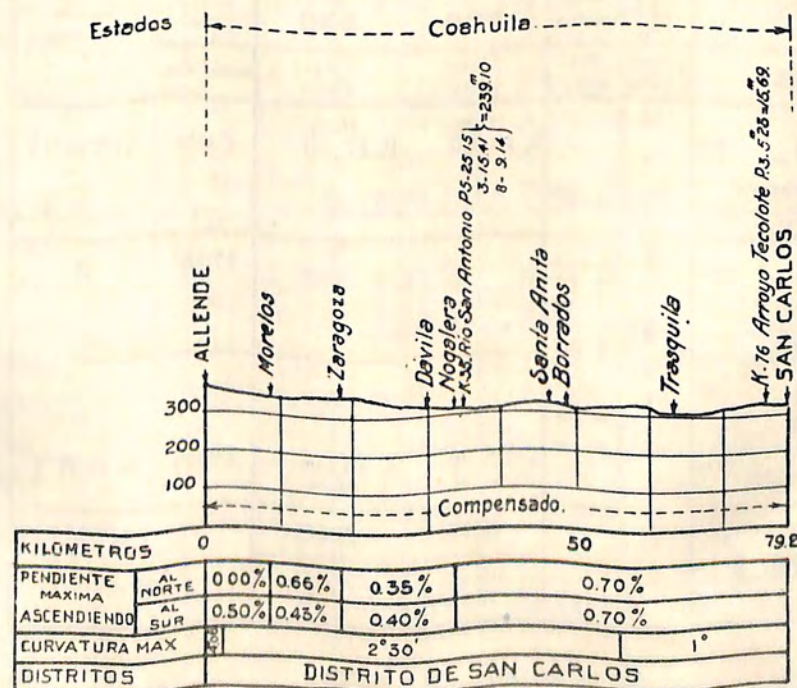
- 1) Trenes del Distrito de Rosita deben moverse bajo protección de bandera entre Emp. Distrito Rosita y Sabinas.
- 2) Este distrito está comprendido dentro de los límites del patio de Sabinas.

Número de las Estaciones	Distancia de Allende	RUMBO AL NORTE			DISTRITO DE SAN CARLOS		RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.		Agua Combustible Ganado Registro Telegráfico "Y"
		PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	PRIMERA CLASE		Escapes	Otras		
		Kilómetros	Mixto Diario Excp. Domingo			ESTACIONES	Mixtos y Carga			Por ciento		Mixto Diario Excp. Domingo
		395			HORARIO No. 5		396				
R -52	0.0	H. M.									
RA-10	9.1	S. 17.25	0.00	10	D..... ALLENDE .....(DE)	12	0.50	Ll. 9.15	Patio	ACGRTY	
RA-19	18.7	b 17.44	0.66	10	9.1 MORELOS	13	0.43	b 8.56	28		
RA-31	30.3	p 18.05		13	9.6 D..... ZARAGOZA .....(GA)	15		p 8.39	28	G	
RA-34	34.0	b 11.6	0.35	18	..... DAVILA	22	0.40	b 8.14	28		
RA-47	46.8	b 18.55		18	3.7 NOGALERA			b No hay			
RA-49	48.7	b 12.8		19	..... SANTA ANITA	23		b 7.45	27		
RA-64	63.8	b 19.24	0.70	19	1.9 BORRADOS	21	0.70	b No hay			
RA-80	79.2	Ll 19.50		17	15.1 TRASQUILA			b 7.16	28		
		H. M.			D..... SAN CARLOS .....(SC)			S. 6.50	Patio	AGRTY	
		395			HORARIO No. 5		396				
		Mixto Diario Excp. Domingo						Mixto Diario Excp. Domingo			

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) No. 396 es superior a No. 395.
- 2) No. 396 debe entrar retrocediendo a la estación de Allende.
- 3) Trenes del Distrito de San Carlos que necesiten ocupar la vía principal del Distrito de Allende, en San Carlos, deben hacerlo bajo protección de bandera.



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.—TIEMPO PARA ACELERAR Y DISMINUIR VELOCIDAD. El "tiempo mínimo entre estaciones", que aparece en las columnas respectivas de cada Distrito, no incluye el tiempo que EN ALGUNOS CASOS se requiere para acelerar y disminuir velocidad. En consecuencia, al verificar paradas, puede agregarse al tiempo mínimo, tres (3) minutos para trenes de carga, dos (2) minutos para trenes mixtos, un (1) minuto para trenes de pasajeros en vía ancha y la mitad de estos tiempos para vía angosta. Cuando los trenes mixtos de vía ancha manejen más del 80% del tonelaje tabulado, pueden agregárseles tres (3) minutos.

2.—LOS TRENES DE PRIMERA CLASE, ASI COMO LOS EXTRAS CREADOS CONFORME AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", que no deban 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 reciben o descargan tráfico con anticipación mayor de cinco (5) minutos aun cuando el "tiempo mínimo entre estaciones" se los permita.

5.—MAQUINAS SOLAS O CON CABUS, Y TRENES COMPUUESTOS 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. Quedan exceptuadas de esta autorización aquellas máquinas para las cuales se tiene establecido un tiempo mínimo especial en ciertos distritos de algunas divisiones.

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 reciben o descargan tráfico antes del tiempo marcado para su llegada o salida, respectivamente.

7.—TIEMPO MUERTO EN ESTACIONES. Los trenes de pasajeros que corran retrasados, deben cumplir con el tiempo muerto en estaciones fijado en su itinerario o en la orden de tren del ejemplo (3) de la forma "G". Con autorización del despachador puede reducirse dicho tiempo cuando estén retrasados y terminen su trabajo en menor tiempo del autorizado.

8.—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 inferiores 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. Si al llegar al punto de encuentro o libramiento, el tren que se espera no está a la vista, hay que comunicarlo inmediatamente al despachador, para que disponga lo conveniente.

9.—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 deben autorizar el paso de registro en la forma prescrita por el reglamento, y cuando hayan recibido el "O. S.", autorizarán al telegrafista para que los registre.

10.—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 aún 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 el párrafo anterior, deben buscar la forma OD-61 en el buzón de guías.

11.—EN ESTACIONES DE REGISTRO DONDE EL SERVICIO TELEGRAFICO NO SEA CONTINUO, debe dejarse el Registro de Trenes en la caja para guías, si la hay, en horas en que no haya servicio, para que pueda abordarlo el personal interesado.

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

13.—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.

14.—CUANDO SE VAYA A PROVEER DE ACEITE COMBUSTIBLE A LAS MAQUINAS, deben cortarse del tren para evitar incendios.

15.—LOS MAQUINISTAS DE CAMINO O DE PATIO, no deben llevar constantemente encendidos los focos instalados arriba de las casetas de las máquinas, para evitar accidentes por deslumbramiento al personal que viaja arriba de los carros, debiendo encenderlo solamente cuando tengan algún trabajo que hacer sobre el tanque de la máquina o que estén tomando agua o combustible.

16.—TRENES DESCENDIENDO. Antes de descender pendientes continuadas mayores del uno y medio (1.50%) 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.

17.—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.

18.—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 autorizados.

19.—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.

20.—Cuando se dejen carros cargados o vacíos 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.

21.—Después de expedir el servicio telegráfico en el orden de prioridad establecido por la regla 35 del Reglamento de Telégrafos, transmitanse de preferencia "consists", "tomado y dejado", "demoras de trenes" e "informes de laderos".

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

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

24.—LIBRAMIENTO FISICO EN LAS INSTALACIONES DEL CAMINO. Cuando se manejen plataformas o góndolas con flete que por su condición pueda correrse lateralmente por efecto de la trepidación, (durmientes, maderas, etc.) hay que cerciorarse previamente de que libran en los tajos y túneles y en las instalaciones del camino, tales como andenes, árboles de cambio, básculas de vía, embarcaderos de flete y ganado, puentes de estructura superior, tomas de agua y combustible, edificios, puertas, viaductos, señales fijas, muy especialmente las de los Sistemas CTC, y en general en todos aquellos lugares en donde puedan dañar las instalaciones. Igual práctica debe observarse cuando se manejen grúas, martinetes o palas mecánicas.

25.—USO DEL SILBATO O BOCINA. Para no molestar a los viajeros, debe procurarse no hacer uso del silbato o bocina de la máquina al estar cerca de trenes de pasajeros, salvo que sea indispensable o que esté previsto por el Reglamento; también en casos de peligro para evitar accidentes.

26.—DESCARGA DE TANQUES CON 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.

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

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

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

28.—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-cruceiro. Los trenes deben aproximarse a velocidad reducida y regirse por las señales del guarda-cruceiro. Si faltara éste, protegerán su paso sobre el cruceiro 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 a 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 en tal caso óbrese conforme a lo dispuesto por la Regla 103.

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 cruceiro y si no hay tren a la vista por la vía que tiene preferencia, la tripulación accionará la puerta o disco para colocarla 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-cruceiro.

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-cruceiro, 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-cruceiro.

29.—De acuerdo con la ley, los cruceiros 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 este tiempo, deben librarse tales cruceiros cada cinco (5) minutos para dejar expedito el paso a peatones y vehículos, si hay algunos esperando paso.

30.—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 cejas 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 retornan 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.

INSTRUCCIONES ESPECIALES

1.—**RELOJES REGLAMENTARIOS:** En las oficinas telegráficas en Paredón, Monclova, Barroterán, Sabinas y Allende.

2.—**LIBROS DE BOLETINES:** En las oficinas telegráficas en Saltillo, Monclova, Barroterán, Sabinas, Allende, Piedras Negras y El Oro.

3.—**GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS:** En concordancia con la Regla 103-A, tercer párrafo, los trenes que manejen esta clase de equipo no deben exceder la velocidad de TREINTA (30) kilómetros por hora.

4.—**ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE:**
DISTRITO DE REATA: Paredón, Reata y Bocatoche.
DISTRITO DE SABINAS: Hermanas, Aura, Barroterán y Sabinas.

DISTRITO DE EL ORO: Cuatro Ciénegas, Doblones y Los Belloc.

5.—**CONEXIONES ENTRE TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS:**
a).—Nº 173 en Paredón con Nº 379, en Monclova con Nos. 388 y 387, en Barroterán con Nos. 393 y 394 y en Allende con Nº 395.

b).—Nº 174 en Allende con Nº 396, en Barroterán con Nº 391, en Monclova con Nos. 388 y 387 y en Paredón con Nº 380.

6.—**COLOCACION DE MAQUINAS AYUDADORAS EN TRENES MIXTOS O DE CARGA:** Entre Paredón y Saltillo a cuatro o cinco carros adelante del cabús, para facilitar el movimiento al

cortar el tren en Higo, para que las dos máquinas tomen agua al mismo tiempo.

7.—**PATIO DE RAMOS ARIZPE:** Los trenes de la División de Monterrey tienen preferencia sobre los trenes de la Sub-División de Monclova en Emp. División Golfo, Kilóm. B-928.8 del Distrito de Rinconada.

8.—PATIO DE PAREDON:

a).—Nos. 173 y 174 deben detenerse en la vía principal del Distrito de Reata frente a la estación, librando la vía principal del Distrito de Paredón para efectuar transbordo con trenes mixtos de la Sub-División del Golfo.

b).—Nº 173 debe tomar en Paredón el carro express y de pasaje que trae el Nº 379 para Piedras Negras.

c).—Nº 174 debe dejar en Paredón el carro express auxiliar y de pasaje para Nº 380 a Monterrey.

9.—PATIO DE MONCLOVA:

a).—Nos. 388 y 390 deben entrar de frente por el cambio de la báscula a la rama Sur de la "Y", colocando el express frente a la estación.

b).—En Kilóm. R-238.400 conecta una vía para "Altos Hornos de México", por lo que trenes rumbo al Norte deben moverse a velocidad reducida a su llegada a Monclova.

c).—Hay un desviador en la vía principal en Kilóm. R-236.900 al Norte del patio de Monclova cuya posición normal es a descarrilar. Trenes y máquinas de patio lo alinearán convenientemente para su paso a través de la vía principal.

10.—**PATIO DE PIEDRAS NEGRAS:** El equipo de Nos. 173-174 permanece durante la noche en la vía principal en Piedras Negras sin protección, por lo que todos los trenes deben aproximarse a Piedras Negras a velocidad de patio.

11.—**UNICAMENTE EN TRENES ASCENDIENDO** y cuya velocidad no exceda de VEINTE (20) kilómetros por hora, puede permitirse a las cuadrillas de trabajadores que enganchen sus armoes en la parte posterior de los trenes, siempre que no vayan cargados con materiales.

12.—LLAMADAS POR TELEGRAFONO:

DESPACHADORES, En Monclova: una larga (—).

SALTILLO: Tres cortas (ooo).

HIGO: Una larga y dos cortas (—oo).

REATA: Tres largas y una corta (——o).

BOCATOCHE: Una larga y tres cortas (—ooo).

LECHUGUILLA: Una larga y una corta (—o).

SABINAS: Dos cortas (oo).

PIEDRAS NEGRAS: Tres cortas (ooo).

POLKA: Dos cortas y una larga (oo—).

AROCHA: Dos largas (—).

EL ORO: Tres cortas (ooo).

ALLENDE: Una larga y tres cortas (—ooo).

SAN CARLOS: Una larga y dos cortas (—oo).

TRENES EN CAMINO: Cuatro cortas (oooo).

SERVICIO DE HOSPITALES Y LISTA DE MEDICOS

- 1) **LOS HOSPITALES DEL SERVICIO ESTAN SITUADOS EN:** Acámbaro, Aguascalientes, Cárdenas, Córdoba, Chihuahua, Durango, Guadalajara, Matías Romero, México, Puebla, San Luis Potosí y Saltillo.
- 2) **HAY PUESTOS DE SOCORROS EN:** Ciudad Madero, Ciudad Victoria, Colima, Escobedo, Felipe Pescador, Gómez Palacio, Hipólito, Irapuato, Jalapa, Jiménez, Manzanillo, México, (Calle de Balderas No. 33, Calle de Bolívar No. 19 y estaciones de Buenavista, Nonoalco y San Lázaro), Monclova, Monterrey, Oaxaca, Oriental, Pátzcuaro, Pénjamo, Piedras Negras, Tapachula, Tierra Blanca, Tomellín, Tonalá, Torreón, Vanegas y Veracruz.
- 3) **EN CASO DE ACCIDENTE PERSONAL** del que resulte lastimado gravemente algún empleado o pasajero, debe darse aviso inmediato al Superintendente de División y al Cirujano

en Jefe. Se pondrá a dicha persona a cargo del Cirujano Local más inmediato a la brevedad posible.

- 4) **CUANDO PUEDA TRANSLADARSE AL LASTIMADO,** el facultativo de la Administración más cercano debe atenderlo y si fuere necesario debe llevarse rápidamente a uno de los hospitales, avisando por telégrafo al Cirujano Local, 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.
- 5) **SOLAMENTE DEBEN EJECUTARSE AQUELLAS OPERACIONES QUIRURGICAS** que sean absolutamente necesarias para la protección de la vida del paciente, antes de la llegada del Cirujano Local.

- 6) **LAS PERSONAS QUE NO SEAN EMPLEADOS NI PASAJEROS** y que resulten lesionadas por su propia culpa, deben ponerse a cargo de las Autoridades Locales.
- 7) **CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA** antes de la llegada del Cirujano Local, dése aviso por telégrafo a éste, al Cirujano en Jefe y al Superintendente de División.
- 8) **LAS CAMILLAS** para el traslado de los lesionados y enfermos, deben encontrarse siempre en los carros de equipaje y en los hospitales.
- 9) **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 o luxación, etc., a fin de evitar complicaciones.

Dr. Sixto Martínez Garza,
Dr. Roberto Morales Ramírez,
Dr. Martín López Flores,
Dr. Luis Garza Treviño,
Dra. Deborah Espinoza de Rossani,
Dr. Luis Treviño Faz,
Dr. Antonio de la Peña,
Dr. Miguel Angel Bedolla,
Dr. Carlos Wall Esparza,

Médico Residente,
Médico Auxiliar,
Médico Auxiliar,
Médico Oculista,
Médico Dentista,
Médico Visitas a Domicilio,
Médico Residente,
Médico Residente,
Médico Residente,

Monterrey, N. L.
Monterrey, N. L.
Monterrey, N. L.
Monterrey, N. L.
Monterrey, N. L.
Monterrey, N. L.
Monterrey, N. L.
Monclova, Coah.
Sabinas, Coah.
Piedras Negras, Coah.

ANTONIO M. PALMA,
AYUDANTE DEL SUPT. S. T., MONCLOVA, COAH.

FRUCTUOSO RODRIGUEZ R.,
AYUDANTE DEL SUPT. S. L., MONCLOVA, COAH.

ROMAN GONZALEZ CAMPOS,
JEFE DE DESPACHADORES, MONCLOVA, COAH.

ALBERTO ARENAL BANUET,
SUPERINTENDENTE, MONTERREY, N. L.

PATRICIO LABASTIDA CANTU,
SUPERINTENDENTE AUXILIAR, MONCLOVA, COAH.

