

**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, comprendiéndose perfectamente de uno y otras. En caso de duda sobre su correcta interpretación, deberán solicitar a su inmediato superior las explicaciones necesarias".

# HORARIO NUMERO 6

Comienza a regir a las 0h. 01 m. del Domingo 13 de Septiembre de 1953

HORA DEL MERIDIANO 90°

LEASE CUIDADOSAMENTE. MODIFICACIONES IMPORTANTES.

**UNICAMENTE PARA EMPLEADOS**

DESTRUYANSE TODOS LOS HORARIOS ANTERIORES

RAMIRO E. MARTINEZ,

SUPERINTENDENTE GENERAL DE TRANSPORTES  
MEXICO, D. F.

BENJAMIN MENDEZ

AYUDANTE GERENTE GENERAL, OPERACION  
MEXICO, D. F.

Sen. ROBERTO AMOROS,

GERENTE GENERAL  
MEXICO, D. F.

# TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS

(CON RIEL SECO)

MAQUINAS DE VAPOR

Clase.....	GR-43	GR-34	GR-20	E-4	F-36
Iniciales.....	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
Números.....	1550 a 1558 1560 a 1586	1381 a 1433	1137 a 1191	654 a 667	843 a 897
Cilindros: diámetro en pulgadas.....	25 x 32	21 x 30	21 x 28	20 x 26	20 x 28
Motrices: diámetro en pulgadas.....	61	58	55	63	62
Caldera: presión de vapor en libras.....	185	200	180	200	180
Fuerza de tracción al 85% en libras.....	51,600	38,778	34,350	28,064	27,639
Base rígida, en pies y pulgadas.....	17'6"	15'6"	15'	15'	13'6"
Peso de máquina y tender en toneladas métricas.....	178	161	146	140	122

RUMBO AL NORTE		FACTOR CARRO	TONELADAS			
DE	A		TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
SALTILLO.....	Paredón.....	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Paredón.....	Reata.....	5	1,285	950	830	660
Reata.....	Monclova.....	5	1,530	1,160	1,020	805
MONCLOVA.....	Sabinas.....	5	1,975	1,600	1,400	1,100
Sabinas.....	Calatrava.....	5	...	1,160	1,020	805
Calatrava.....	Piedras Negras.....	5	...	Bajada	Bajada	Bajada
MONCLOVA.....	Aguila.....	5	...	1,430	1,300	1,015
Aguila.....	Polka.....	5	...	1,300	1,140	895
Polka.....	Doblones.....	5	...	1,125	990	770
Doblones.....	Los Belloc.....	3	...	535	470	355
Los Belloc.....	Arocha.....	5	...	1,180	1,040	810
Arocha.....	El Oro.....	5	...	1,125	990	770
MUZQUIZ.....	Las Esperanzas.....	5	...	1,360	1,200	935
Las Esperanzas.....	Barroterán.....	5	...	Bajada	Bajada	Bajada
SABINAS.....	Rosita.....	10	...	1,890	1,660	1,305
ALLENDE.....	Dávila.....	5	...	1,770	1,560	1,225
Dávila.....	San Carlos.....	5	...	1,360	1,200	935
RUMBO AL SUR						
DE	A					
PIEDRAS NEGRAS.....	Peyotes.....	5	...	1,125	990	770
Peyotes.....	Sabinas.....	5	...	Bajada	Bajada	Bajada
Sabinas.....	San Fernando.....	5	1,665	1,360	1,200	935
San Fernando.....	Aura.....	5	1,530	1,125	990	770
Aura.....	Hermanas.....	5	3,020	2,320	2,040	1,790
Hermanas.....	Adjuntas.....	5	1,625	1,300	1,140	895
Adjuntas.....	Monclova.....	5	1,530	1,125	1,020	805
MONCLOVA.....	Bocatoche.....	5	1,270	925	810	660
Bocatoche.....	Reata.....	5	1,450	1,125	990	770
Reata.....	Paredón.....	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Paredón.....	Saltillo.....	4	900	655	570	440
EL ORO.....	La Víbora.....	5	...	2,250	1,980	1,540
La Víbora.....	Las Monjas.....	5	...	1,125	990	770
Las Monjas.....	Los Belloc.....	5	...	2,340	2,080	1,635
Los Belloc.....	Pozuelos.....	5	...	2,245	1,980	1,555
Pozuelos.....	Monclova.....	5	...	1,360	1,200	935
BARROTERAN.....	Las Esperanzas.....	5	...	1,445	1,270	995
Las Esperanzas.....	Múzquiz.....	5	...	1,125	990	770
ROSITA.....	Sabinas.....	10	...	2,600	2,280	1,800
SAN CARLOS.....	Dávila.....	5	...	1,360	1,200	935
Dávila.....	Allende.....	5	...	1,770	1,560	1,225

## NOTAS:

- 1) No deben operar locomotoras en los tramos en que no tengan marcado tonelaje.
- 2) Las locomotoras números 1243, 1245, 1247, 1249, 1250, 1272, 1273, 1282, 1294, 1296 y 1303 son clase GR-26 y remolcan igual tonelaje que las clase GR-34.
- 3) 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, son clase GR-32 y remolcan igual tonelaje que las clase GR-34.
- 4) Locomotoras G-35 números 1434 a 1439 remolcan igual tonelaje que las GR-34.
- 5) Locomotoras G-26, G-27 y G-28, remolcan igual tonelaje que las GR-20.

## TONELAJE ECUACIONADO

- (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 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 Toneladas.  
Factor carro 10 que multiplicado por 42 (carros) es igual a 420 Toneladas.

Total ..... 2,520 Toneladas Ecuacionadas.

- (3) 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.
- (4) 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 38,000 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.

$$38,000 \text{ Lbs.} \times 2,500 \text{ Tons.}$$

$$41,000 \text{ Lbs.}$$

$$= 2,317 \text{ Tons. ecuacionadas.}$$

- (5) 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.
- (6) A las máquinas en operación con menor presión de vapor que la indicada en la tabla, redúzcaseles el 5% del tonelaje por cada DIEZ libras menos de presión manométrica.
- (7) 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.
- (8) 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)

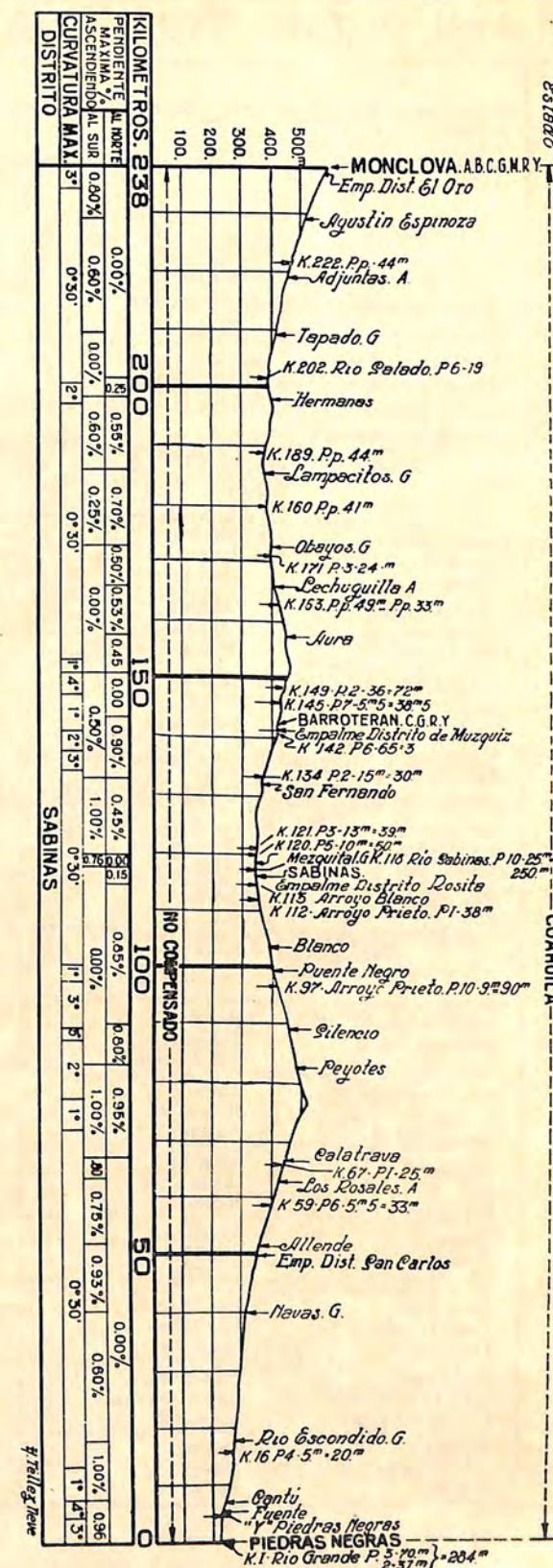
## MAQUINAS DIESEL-ELECTRICAS

Clase	DE-11	DE-13	DE-10 (Cga)	DE-12	DE-10 (Psgr)	DE-11	DE-13	DE-14	DE-15	DE-6	DE-7
Unidades	A y B	A y B	A y B		A y B	A	A				
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.
Números	6319 a 6334	6502 a 6522	6200 a 6209	6400 a 6413	6210 a 6213	6300 a 6318 y 6335 a 6338	6500 y 6501	6600 y 6601	6700 a 6703	5600 a 5618	5700 a 5705
Velocidad mínima, kilómetros por hora	18	18	18	18	23	18	18	18	19	13	13
Velocidad máxima, kilómetros por hora	105	105	80	105	105	105	105	105	105	96	90
Relación de engranes	62-15	74-18	65-12	63-15	62-15	62-15	74-18	62-15	74-18	75-16	75-16
Caballos de Fuerza	3,000	3,200	2,700	3,000	2,700	1,500	1,600	1,500	1,600	1,000	1,000
Fuerza de tracción continuada, en libras	80,000	80,000	74,000	82,000	58,000	40,000	40,000	40,000	40,000	34,000	34,000
Base rígida, en pies y pulgadas	9'	9'4''	9'	16'9''	9'	9'	9'4''	9'	9'4''	9'4''	11'3''
Peso en toneladas métricas	218	218	210	270	218	109	109	105	105	109	109
RUMBO AL NORTE			FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS			TONELADAS	TONELADAS
DE	A										
SALTILLO	Paredón	5	Bajada	Bajada	Bajada		Bajada			Bajada	Bajada
Paredón	Reata	5	2,290	2,200	1,950		1,145			865	865
Reata	Monclova	5	2,875	2,765	2,460		1,440			1,060	1,060
MONCLOVA	Sabinas	5	3,460	3,325	2,950		1,730			1,455	1,455
Sabinas	Calatrava	5	...	...	...		...			...	1,060
Calatrava	Piedras Negras	5	...	...	...		...			...	Bajada
MONCLOVA	Aguila	5	...	...	...		...			...	1,350
Aguila	Polka	5	...	...	...		...			...	1,185
Polka	Doblonos	5	...	...	...		...			...	1,030
Doblonos	Los Belloc	3	...	...	...		...			...	490
Los Belloc	Arocha	5	...	...	...		...			...	1,185
Arocha	El Oro	5	...	...	...		...			...	1,030
MUZQUIZ	Las Esperanzas	5	...	...	...		...			...	1,250
Las Esperanzas	Barroterán	5	...	...	...		...			...	Bajada
SABINAS	Rosita	10	...	...	...		...			...	1,725
ALLENDE	Dávila	5	...	...	...		...			...	1,620
Dávila	San Carlos	5	...	...	...		...			...	1,250
RUMBO AL SUR											
DE	A										
PIEDRAS NEGRAS	Peyotes	5	...	...	...		...			...	1,030
Peyotes	Sabinas	5	...	...	...		...			...	Bajada
Sabinas	San Fernando	5	2,985	2,870	2,555		1,490			1,250	1,250
San Fernando	Aura	5	2,670	2,565	2,280		1,335			1,030	1,030
Aura	Hermanas	5	5,335	5,130	4,550		2,670			2,120	2,120
Hermanas	Adjuntas	5	2,865	2,755	2,450		1,430			1,185	1,185
Adjuntas	Monclova	5	2,670	2,565	2,280		1,335			1,060	1,060
MONCLOVA	Bocatoche	5	2,235	2,150	1,900		1,120			845	845
Bocatoche	Reata	5	2,670	2,565	2,280		1,335			1,030	1,030
Reata	Paredón	5	Bajada	Bajada	Bajada		Bajada			Bajada	Bajada
Paredón	Saltillo	4	1,560	1,500	1,300		780			595	595
EL ORO	La Víbora	5	...	...	...		...			...	2,060
La Víbora	Las Monjas	5	...	...	...		...			...	1,030
Las Monjas	Los Belloc	5	...	...	...		...			...	2,170
Los Belloc	Pozuelos	5	...	...	...		...			...	2,060
Pozuelos	Monclova	5	...	...	...		...			...	1,250
BARROTERAN	Las Esperanzas	5	...	...	...		...			...	1,320
Las Esperanzas	Múzquiz	5	...	...	...		...			...	1,030
ROSITA	Sabinas	10	...	...	...		...			...	2,370
SAN CARLOS	Dávila	5	...	...	...		...			...	1,250
Dávila	Allende	5	...	...	...		...			...	1,620

NOTA:

No deben operar locomotoras en los tramos en que no tengan marcado tonelaje.

Número de las Estaciones	Distancia de Piedras Negras	RUMBO AL NORTE			Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE SABINAS			RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.	Agua Básula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE			HORARIO No. 6			PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE		
		535	173	ESTACIONES			174	536						
R-238	238.0	S. H. M. 7.00	S. H. M. 13.17			DN.....MONCLOVA... (DS-MN)	Q H. M. Ll. 13.40	H. M. Ll. 17.40						
.....	237.3	.....	.....		7	.....EMP. DISTRITO EL ORO.....	.....	.....						
R-229	229.0	7.15	b 13.28 X174	0.00		.....AGUSTIN ESPINOSA.....	b 13.28 X173	17.15						
R-220	219.4	7.30	b 13.39		8	.....ADJUNTAS.....	b 13.17	16.50						
R-209	208.9	7.45	b 13.50		8	.....TAPADO.....	b 13.04	16.23						
R-199	198.3	8.05	p 14.02	0.25	8	D.....HERMANAS..... (MX)	p 12.53	16.03						
R-186	185.6	8.22	b 14.15	0.55	10	.....LAMPACITOS.....	b 12.39	15.41						
R-173	172.5	8.45	p 14.30	0.70	10	D.....OBAYOS..... (AY)	p 12.27	15.20						
R-166	165.6	.....	b .....	0.50	12	.....LECHUGUILLA.....	b .....	.....						
R-158	157.1	9.15	p 14.47 X536	0.53		D.....AURA..... (UR)	p 12.10	14.50 X173						
R-144	143.1	10.05	p 15.00 15.10	0.45	11	D.....BARROTERAN..... (BR)	p 11.55 11.45	14.10						
.....	142.4	.....	.....	0.50	9	.....EMP. DISTRITO MUZQUIZ.....	.....	.....						
R-133	132.3	10.25	b 15.22	0.90		.....SAN FERNANDO.....	b 11.34	13.30						
R-119	118.3	.....	.....	0.45	13	.....MEZQUITAL.....	.....	.....						
R-117	116.6	10.50 11.30 X174	p 15.37 15.51	0.00	13	DN.....SABINAS..... (NI)	p 11.16 11.01 X535	13.00 12.10						
.....	116.1	.....	.....	0.15	12	.....EMP. DISTRITO ROSITA.....	.....	.....						
R-104	103.6	11.53 X536	b 16.05		14	.....BLANCO.....	b 10.47	11.53 X535						
R-100	99.3	.....	b .....	0.85	14	.....PUENTE NEGRO.....	b .....	.....						
R- 90	89.2	12.20	b 16.22		19	.....SILENCIO.....	b 10.30	11.28						
R- 83	82.2	12.34	b 16.31	0.80	9	.....PEYOTES.....	b 10.21	11.18						
R- 67	66.6	13.05	b 16.49	0.95	16	.....CALATRAVA.....	b 10.01	10.53						
R- 63	62.6	.....	b .....		15	.....LOS ROSALES.....	b .....	.....						
R- 52	51.7	13.35	p 17.06 17.16		20	D.....ALLENDE..... (DE)	p 9.42 9.32	10.27						
.....	51.3	.....	.....		12	.....EMP. DISTRITO SAN CARLOS.....	.....	.....						
R- 40	39.8	13.55	b 17.30		16	.....NAVAS.....	b 9.17	9.57						
R- 29	29.0	.....	17.41		22	.....PLACA KILOM. R-29.....	9.04	.....						
R- 18	17.5	14.33	p 17.55	0.00	30	D.....RIO ESCONDIDO..... (RH)	p 8.49	9.22						
R- 7	6.4	14.50	b 18.08		11	.....CANTU.....	b 8.35	8.52						
R- 6	5.3	.....	b .....		15	.....FUENTE.....	b .....	.....						
.....	1.1	.....	.....		6	....."Y" PIEDRAS NEGRAS.....	.....	.....						
R- 0	0.0	Ll. 15.05 H. M.	Ll. 18.20 H. M.		9	D.....PIEDRAS NEGRAS..... (PN)	S. 8.25 H. M.	S. 8.35 H. M.						
		535	173				174	536						
		Carga Diario	Pasajeros Diario				Pasajeros Diario	Carga Diario						



### Dirección Superior "AL NORTE"

#### NOTAS:

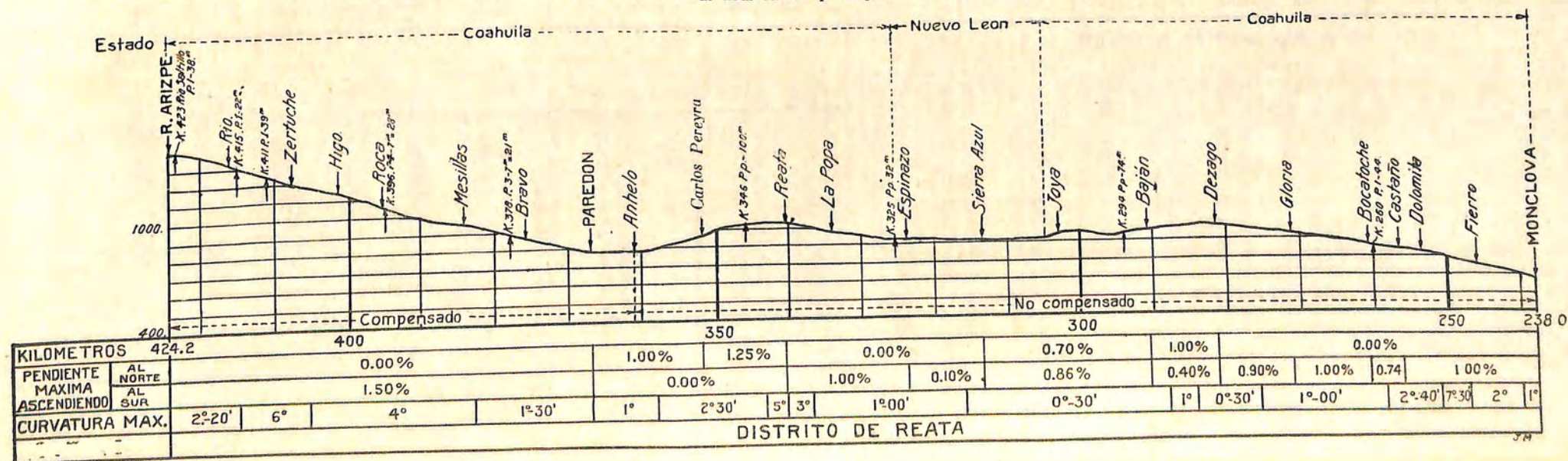
- 1) Trenes del Distrito de El Oro están autorizados para usar, bajo protección de bandera, la vía principal del Distrito de Sabinas, entre Emp. Dist. El Oro y Monclova.
- 2) Cuando trenes del Dist. de Múzquiz usen la vía principal del Dist. de Sabinas, en el Patio de Barroterán, lo harán bajo protección de bandera.
- 3) Cuando trenes del Dist. de Rosita usen la vía principal del Dist. de Sabinas, en el Patio de Sabinas, lo harán bajo protección de bandera.
- 4) Cuando trenes del Dist. de San Carlos usen la vía principal del Dist. de Sabinas, en el Patio de Allende, lo harán bajo protección de bandera.
- 5) En Kilóm. R-8.2 hay una espuela E. N. con capacidad para 4 unidades.
- 6) En Mezquital hay una espuela particular E. N., con extensión de 2 kilómetros, que parte del extremo Sur del escape.

Número de las Estaciones	Distancia de Piedras Negras Kilómetros	RUMBO AL NORTE			Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE REATA		RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.		Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"	
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE			HORARIO No. 6		Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE	SEGUNDA CLASE	Escapes		Otras
		541	173	ESTACIONES			Mixtos y Carga	Por ciento	174	542				
B-930	424.2	H. M. 7.15	S. 8.42		7	DN... RAMOS ARIZPE... (AP)	9	H. M. 18.55	H. M. 15.55	33-20	ART			
R-417	416.6	7.27	b 8.51		8	7.6 RIO	11	b 18.39	15.35	34				
R-408	407.9	7.42	p 9.02		6	8.7 D... ZERTUCHE... (ZA)	8	p 18.23	15.12	21				
R-402	401.4	8.00	b 9.13	0.00	5	6.5 HIGO	7	b 18.12	14.55	39	AT			
R-396	395.3	8.12	b 9.22		9	6.1 ROCA	13	b 17.58	14.25	32				
R-385	384.5	8.30	b 9.34		7	10.8 MESILLAS	10	b 17.42	14.01	36	T			
R-377	376.2	8.43	b 9.44		8	8.5 BRAVO	11	b 17.29	13.45	33				
M-609	366.9	8.58 9.38	p 9.54 10.10		5	9.5 DN... PAREDON... (PR)	6	p 17.15 17.01	13.25	Patio	ACRTY			
	366.6				7	0.3 EMP. NORTE SUB-DIV. MONCLOVA	10							
R-361	361.0	9.53	b 10.19	1.00	7	5.6 ANHELO	10	b 16.53	12.44	48				
R-352	351.9	10.18 10.41	p 10.31	1.25	9	9.1 CARLOS PEREYRA	13	b 16.42	12.30	45				
R-341	340.4	11.26	p 10.48		5	11.5 DN... REATA... (JR)	7	p 16.28	12.13	Patio	TY			
R-334	334.0	11.41	b 10.56	0.00	8	6.4 LA POPA	11	b 16.16	11.41	43				
R-324	323.9	12.08	p 11.11		8	10.1 D... ESPINAZO... (SO)	11	p 16.02	11.11	64	AG			
R-314	313.5	12.27	b 11.24		8	10.4 SIERRA AZUL	11	b 15.47	10.40	35				
R-304	303.1	12.41	b 11.37	0.70	10	10.4 JOYA	13	b 15.32	10.26	43				
R-291	290.9	13.01	p 11.51		7	12.2 D... BAJAN... (BN)	10	p 15.16	10.09	30-41				
R-282	281.8	13.26	b 12.04	1.00	8	9.1 DEZAGO	11	b 15.03	9.54	44				
R-272	271.3	13.45	b 12.16		9	10.5 GLORIA	12	b 14.50	9.29	43				
R-261	260.4	14.05	b 12.29		4	10.9 BOCATOCHE	5	b 14.36	9.05	43-6ES	AT			
R-257	256.4	14.28	p 12.35	0.00	10	4.0 D... CASTAÑO... (CA)	13	p 14.28	8.45	43				
R-254	253.4				6	5.0 DOLOMITA	9			43EN				
R-246	246.0	14.46	b 12.48			7.4 FIERRO		b 14.12	8.15	43				
R-238	238.0	15.00	12.57			8.0 DN... MONCLOVA... (DS-MN)		S. 14.00	S. 7.50	Patio	ABCGMRTY			
		541	173			HORARIO No. 6		174	542					
		Carga Diario	Pasajeros Diario					Pasajeros Diario	Carga Diario					

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) A 131 metros al Norte de la estación de Paredón, está ubicado el Empalme Sur de la Sub-División de Monclova.
- 2) Trenes de la Sub-División de Monclova deben moverse bajo protección de bandera al usar la vía principal de la Sub-División del Golfo, en la estación de Paredón.

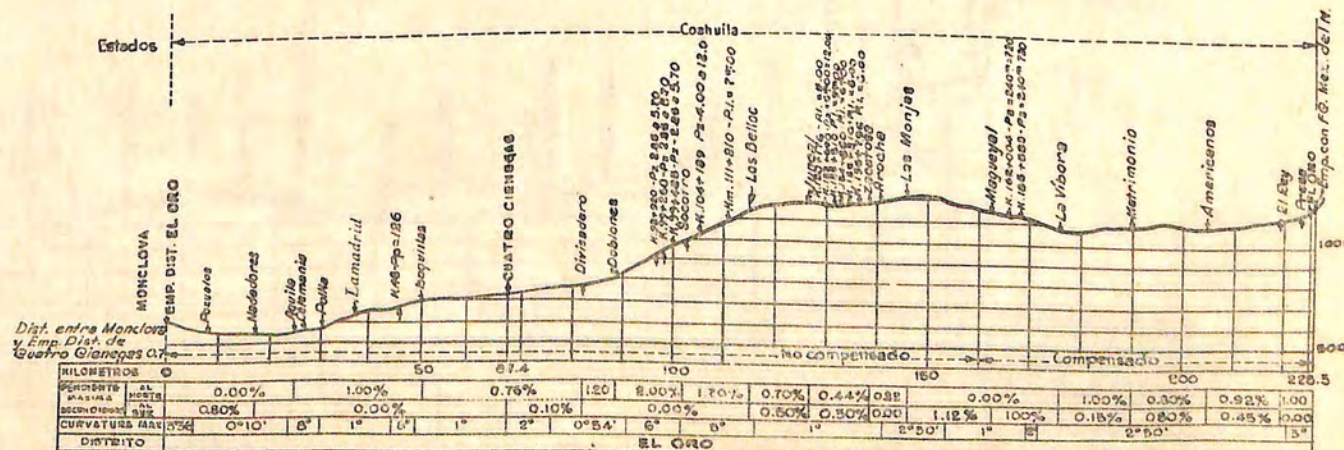


Número de las Estaciones	Distancia de Emp. Distrito El Oro Kilómetros	RUMBO AL NORTE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE EL ORO		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Escapes	Otras	Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"
		PRIMERA CLASE				HORARIO No. 6				PRIMERA CLASE					
		387	389			ESTACIONES	Mixtos y Carga			Por ciento	388				
R -238	0.7	H. M. S. 14.25	H. M. S. 6.55	0.00	12	DN..... MONCLOVA... (DS-MN)	15	0.80	0.00	H. M. LI. 12.20	H. M. LI. 12.50	30	Patio	ABCGMRTY	
RD- 10	9.5	b 14.43	b 7.13			.....EMP. DISTRITO EL ORO.....				.....	b 11.54				b 12.24
RD- 18	17.3	p 15.03	p 7.33	1.00	9	D..... NADADORES..... (ND)	12	0.00	0.00	p 11.35	p 12.05	30	4ES	AT	
RD- 26	25.5	b 15.17	b 7.47			.....AGUILA.....				.....	b 11.07				b 11.37
RD- 28	27.2	b .....	b .....	1.00	7	.....CELEMANIA.....	8	0.00	0.00	b .....	b .....	7	AT	G	
RD- 31	31.0	b 15.37	b 8.07			.....POLKA.....				.....	b 10.50				b 11.20
RD- 38	37.6	p 16.00	p 8.30	0.76	8	D..... LAMADRID..... (RO)	10	0.10	0.00	p 10.27	p 10.57	28	32-45	GRTY	
RD- 51	50.4	p 16.27	p 8.57			.....BOQUILLAS..... (JN)				.....	p 10.02				p 10.32
RD- 59	59.0	16.44	9.14	0.76	20	.....PLACA KILOM. RD-59.....	26	0.10	0.00	9.45	10.15	31-13EN	GRTY	Y	
RD- 68	67.4	LI. 17.00	p 9.30 X388			D..... CUATRO CIENEGAS.. (Q)				.....	S. 9.30 X389				p 10.00
RD- 76	76.0	H. M.	10.10	1.20	9	.....PLACA KILOM. RD-76.....	26	0.00	0.00	H. M.	9.20	42	21	Y	
RD- 83	82.6	b 10.24	b 10.24			.....DIVISADERO.....				.....	b 9.07				b 8.52
RD- 90	89.6	p 10.39	p 10.39	2.00	15	D..... DOBLONES..... (DB)	12	0.00	0.00	p 8.52	p 8.52	43	43	Y	
RD-103	102.6	b 11.15	b 11.15			.....SOCORRO.....				.....	b 8.29				b 8.29
RD-117	116.1	p 12.00	p 12.00	1.70	14	D..... LOS BELLOC..... (RA)	18	0.50	0.30	p 8.04	p 8.04	43	No hay	Y	
RD-128	127.3	b 12.19	b 12.19			.....JUNCAL.....				.....	b 7.37				b 7.37
RD-139	138.8	b 12.41	b 12.41	0.82	3	.....ZACATOSA.....	20	0.30	0.00	b 7.16	b 7.16	41	6	ACT	
RD-141	140.6	b 12.55	b 12.55			.....ARROCHA.....				.....	b 7.11				b 7.11
RD-147	146.6	b 13.08	b 13.08	0.00	8	.....LAS MONJAS.....	10	1.12	1.00	b 6.55	b 6.55	49	No hay	No hay	
RD-163	162.8	b 13.32	b 13.32			.....MAGUEYAL.....				.....	b 6.12				b 6.12
RD-170	170.0	b 13.44	b 13.44	1.00	17	.....LA VIBORA.....	12	0.15	0.80	b 5.52	b 5.52	34	34	No hay	
RD-188	187.5	b 14.10	b 14.10			.....MATRIMONIO.....				.....	b 5.30				b 5.30
RD-200	199.8	b 14.27	b 14.27	0.92	9	.....AMERICANOS.....	16	0.45	0.00	b 5.09	b 5.09	40	40	No hay	
RD-209	208.5	b 14.40	b 14.40			.....EL REY.....				.....	b 4.55				b 4.55
RD-217	217.0	14.56	14.56	1.00	18	.....PLACA KILOM. RD-217.....	24	0.00	0.00	4.41	4.41	..	..	..	
RD-226	225.5	.....	.....			.....PRESA.....				.....	.....				.....
RD-227	226.8	LI. 15.15	LI. 15.15	1.00	18	D..... EL ORO..... (SM)	24	0.00	0.00	S. 4.25	S. 4.25	10EN	A	GRTY	
RD-229	228.5	H. M.	H. M.			.....Emp. F.C. Mexicano del Norte.....				.....	H. M.				H. M.
		<b>387</b>	<b>389</b>			<b>HORARIO No. 6</b>				<b>388</b>	<b>390</b>				
		Mixto Diario	Mixto Lunes, Miércoles y Viernes							Mixto Diario	Mixto Martes, Jueves y Sábado				

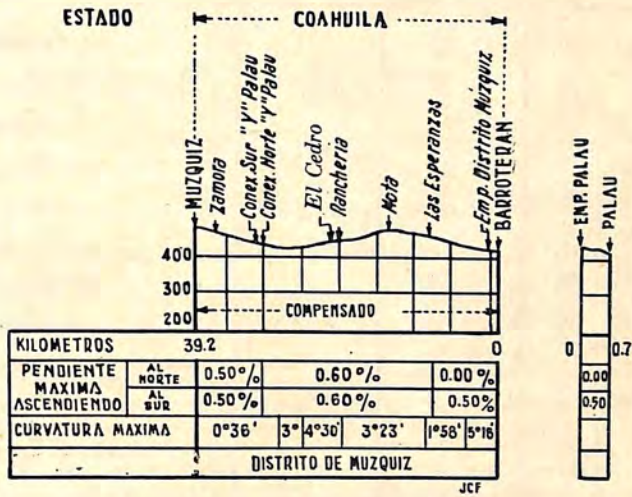
Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- No. 388 es superior a No. 387.
- Cuando no haya servicio telegráfico en El Oro, No. 390 queda autorizado para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- El Emp. con F. C. Mexicano del Norte está dentro de 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	Pendiente máxima ascendiendo	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. 6				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	39.4	H. M. S. 13.40	H. M. S. 9.30	0.50	3	EXTREMO VIA.....	0.2	3	0.50	H. M. S. 13.20	H. M. S. 17.15	12	ACGR	Y				
	39.2	S. 13.40	S. 9.30			MUZQUIZ.....(MO)	1.1			"Y" MUZQUIZ.....	1.5	b 13.12				b 17.04	3EN	RY
	38.1					ZAMORA.....	6.3			CONEX. SUR "Y" PALAU.....	0.4	b 13.02				b 16.54		
RC-37	36.6	b 13.44	b 9.34	0.60	7	CONEX. NORTE "Y" PALAU.....	9.8	9	0.60	12.30	16.12	15	No hay					
RC-31	30.3					EL CEDRO.....	0.9			RANCHERIA.....	6.0	b 12.20				b 16.01		
RC-30	29.9	b 13.54	b 9.44			MOTA.....	4.8			LAS ESPERANZAS.....(Z)	8.4	p 12.13				p 15.53	Patio	BY
		14.05	10.15			EMP. DISTRITO MUZQUIZ.....	0.7			BARROTERAN.....(BR)	0.7	S. 11.55				S. 15.30	Patio	
RC-21	20.1	14.18	10.28	0.00	8													
RC-20	19.2	b .....	b .....															
RC-14	13.2	b 14.30	b 10.40															
RC-9	8.4	p 14.43	p 10.58															
	0.0																	
R-144	0.7	LL 15.00	LL 11.15															
		H. M. S.	H. M. S.															
		393	391			HORARIO No. 6				392	394							
		Mixto Diario	Mixto Diario							Mixto Diario	Mixto Diario							



**Dirección Superior "AL NORTE"**

**NOTAS:**

- No. 392 es superior a No. 393.
- Trenes del Distrito de Múzquiz, deben moverse bajo protección de bandera entre Emp. Dist. Múzquiz y Barroterán.
- La estación de Palau se halla en el extremo de la cola de la "Y" de Palau, dentro de límites de Patio, a 700 metros de la vía principal. La pendiente máxima ascendiendo es:  
De Conex. Norte "Y" Palau a Palau, 0.00%.  
De Palau a Conex. Norte "Y" Palau, 0.50%.
- La estación de Palau tiene los servicios siguientes: Agencia, Telégrafo diurno (llamada telegráfica "PU"), Báscula de vía y Vías auxiliares.
- El servicio de la estación de Palau se hace con las máquinas y tripulaciones de trenes Nos. 391, 393, 392 y 394 durante el tiempo muerto que tienen en Conexión

Norte "Y" Palau y Conexión Sur "Y" Palau, respectivamente, sujetándose a los siguientes tiempos:

Equipo de No. 391	llega a Palau	9 h. 47 m.	Sale	10 h. 12 m.
" " " 392	" " "	" " "	" " "	12 h. 46 m.
" " " 393	" " "	" " "	" " "	13 h. 57 m.
" " " 394	" " "	" " "	" " "	16 h. 29 m.

- Los trenes que vayan a Palau entrarán retrocediendo; pero ninguno penetrará cuando haya alguno en dicha estación, debiendo esperar su salida para continuar a Palau.
- En Registro Conexión Norte "Y" Palau, solamente se registrarán los trenes rumbo al Norte; y en Registro Conexión Sur "Y" Palau, solamente se registrarán los rumbo al Sur. (Excepción a la Regla 83-A).
- Cuando no haya servicio telegráfico en Múzquiz, Nos. 391 y 393 quedan autorizados para asumir sus respectivos itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).

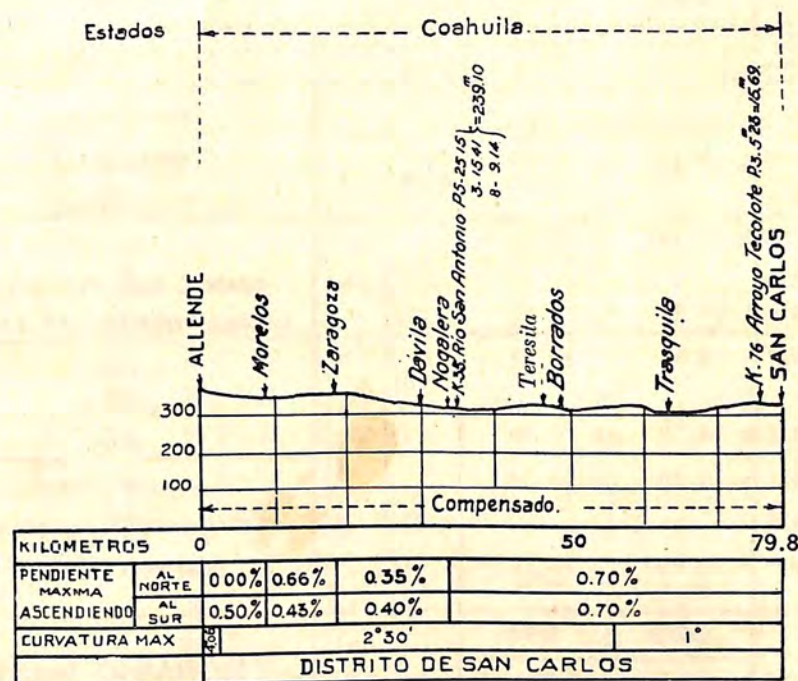
**TABLA DE VELOCIDADES**

**TIEMPO PARA RECORRER KILOMETROS**

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.
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	12.00	14.24	16.48	19.12	21.36	24.00	26.24	28.48	31.12	33.36	36.24	38.24	40.48	43.12	45.36	48.00	50.24	52.48	55.12	57.36	1.00.00
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	11.36	12.00	12.51	13.43	14.34	15.26	16.17	17.09	18.00	18.51	19.02	19.53	20.04
75	48	1.36	2.24	3.12	4.00	4.88	5.76	6.64	7.52	8.40	9.28	10.16	11.04	11.92	12.80	13.68	14.56	15.44	16.32	17.20	18.08	18.96	19.84	20.72	21.60
80	45	1.30	2.15	3.00	3.85	4.70	5.55	6.40	7.25	8.10	8.95	9.80	10.65	11.50	12.35	13.20	14.05	14.90	15.75	16.60	17.45	18.30	19.15	20.00	20.85
85	42	1.25	2.07	2.50	3.32	4.14	4.96	5.78	6.60	7.42	8.24	9.06	9.88	10.70	11.52	12.34	13.16	13.98	14.80	15.62	16.44	17.26	18.08	18.90	19.72
90	40	1.20	2.00	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	16.80	17.60	18.40	19.20
95	38	1.16	1.54	2.32	3.09	3.87	4.65	5.43	6.21	7.00	7.78	8.56	9.34	10.12	10.90	11.68	12.46	13.24	14.02	14.80	15.58	16.36	17.14	17.92	18.70
100	36	1.12	1.48	2.24	3.00	3.76	4.52	5.28	6.04	6.80	7.56	8.32	9.08	9.84	10.60	11.36	12.12	12.88	13.64	14.40	15.16	15.92	16.68	17.44	18.20

EJEMPLO: Un tren corre a 35 kilómetros por hora. Para saber qué tiempo debe hacer de una estación a otra cuya distancia sea de 15 kilómetros, búsquese la velocidad de 35 kilómetros por hora en la primera columna de la izquierda, siguiendo la línea horizontal hasta formar ángulo recto con la columna de 15 kilómetros, encontrándose que se requieren 25 minutos 43 segundos para ese recorrido.

Número de las Estaciones	Distancia de Emp. Distrito San Carlos	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE SAN CARLOS				Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.	Agua Combustible Ganado Registro Telegráfico "Y"
		PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	HORARIO NO. 6		PRIMERA CLASE			
		395	Mixto Diario Excp. Domingo			ESTACIONES	Mixto Diario Excp. Domingo				
R -52	0.4	S.	H. M. 17.25	0.00	10	D..... ALLENDE.....(DE)	12	0.50	H. M. 9.15	28	ACGRTY
.....	0.0	.....	.....			..... EMP. DISTRITO SAN CARLOS.....			.....		
RA- 9	8.7	b	17.44	0.66	10	..... MORELOS.....	13	0.43	p 8.39	28	G
RA-19	18.3	p	18.05			D..... ZARAGOZA.....(GA)			.....		
RA-30	29.9	b	18.25	0.35	13	..... DAVILA.....	15	0.40	b 8.14	28	.....
RA-34	33.6	b	.....			..... NOGALERA.....			.....		
RA-47	46.4	b	18.55	0.70	18	..... TERESITA.....	22	0.70	b 7.45	27	.....
RA-49	48.3	b	.....			..... BORRADOS.....			.....		
RA-64	63.4	b	19.24	0.70	19	..... TRASQUILA.....	23	0.70	b 7.16	28	.....
RA-79	78.8	ll	19.50			D..... SAN CARLOS.....(SC)			.....		
.....	79.3	.....	H. M. ....	..... EXTREMO DE LA VIA.....	.....	.....					
		<b>395</b>		<b>HORARIO NO. 6</b>				<b>396</b>			
		Mixto Diario Excp. Domingo						Mixto Diario Excp. Domingo			

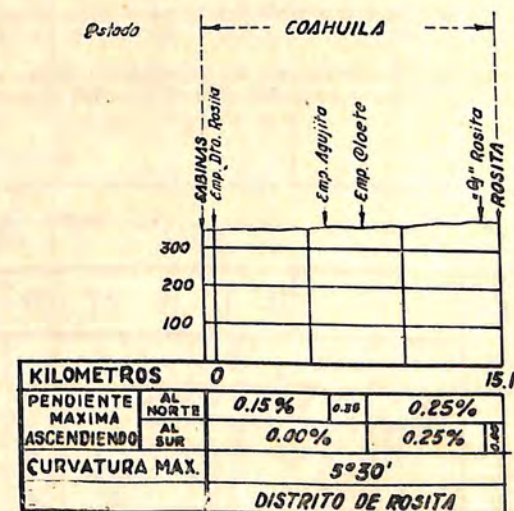


**Dirección Superior "AL NORTE"**

**NOTAS:**

- 1) No. 396 es superior a No. 395.
- 2) Trenes del Distrito de San Carlos que necesitan ocupar la vía principal del Distrito de Sabinas, en el patio de Allende, deben hacerlo bajo protección de bandera.
- 3) Cuando no haya servicio telegráfico en San Carlos, No. 396 queda autorizado para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho, (Excepción a la Regla 83-C).

Número de las Estaciones	Distancia de Emp. Distrito Rosita	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE ROSITA				Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.	Agua Balsa Combustible Ganado Registro "Y"
		SEGUNDA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	HORARIO NO. 6		SEGUNDA CLASE			
		539	537			ESTACIONES	538	540			
R -117	0.5	S.	H. M. 14.00	0.15	5	DN..... SABINAS.....(NI)	7	0.00	H. M. 13.00	H. M. 17.30	ABCGRY
.....	0.0	.....	.....			..... EMP. DISTRITO ROSITA.....			.....	.....	
RB- 6	6.0	.....	14.12	0.35	3	..... EMP. AGUJITA.....	4	0.25	12.45	17.15	R
.....	.....	.....	14.32			..... EMP. CLOETE.....			.....	.....	
RB- 9	9.0	.....	14.41	0.25	6	..... "Y" ROSITA.....	8	0.00	12.25	16.55	Patio
.....	.....	.....	15.12			..... ROSITA.....(RS)			.....	.....	
RB-16	15.1	ll	15.30							.....	BGR
.....	.....	.....	H. M. ....	<b>HORARIO NO. 6</b>						.....	
		<b>539</b>		<b>HORARIO NO. 6</b>				<b>540</b>			
		Carga Diario						Carga Diario			



**Dirección Superior "AL NORTE"**

**NOTAS:**

- 1) Trenes del Distrito de Rosita deben moverse bajo protección de bandera entre Emp. Dist. Rosita y Sabinas.
- 2) El Distrito de Rosita está comprendido dentro de los límites de Patio de Sabinas.
- 3) No. 538 es superior a No. 539.
- 4) De Emp. Agujita, Kilóm. RB-6, parte una espuela con longitud de 900 metros en cuyo extremo está ubicada la estación de Agujita. Esta espuela está comprendida dentro de límites de Patio. La pendiente máxima ascendiendo es:  
De Emp. Agujita a Agujita, 0.25%.  
De Agujita a Emp. Agujita, 0.00%.
- 5) La estación de Agujita tiene los siguientes servicios: Agencia, Telégrafo diurno (llamada telegráfica "AU"), Balsa de vía y Vías auxiliares.

- 6) El servicio en la estación de Agujita se hace con las máquinas y tripulaciones de Nos. 537, 538, 539 y 540, durante el tiempo muerto que tienen en Emp. Agujita.
- 7) De Emp. Cloete, Kilóm. RB-9, parte una espuela con longitud de 1,400 metros, en cuyo extremo está ubicada la estación de Cloete. Esta espuela está comprendida dentro de límites de Patio. La pendiente máxima ascendiendo es:  
De Emp. Cloete a Cloete, 0.35%.  
De Cloete a Emp. Cloete, 0.00%.  
No hay servicio telegráfico en Cloete.
- 8) El servicio en Cloete se hace con las máquinas y tripulaciones de Nos. 537, 538, 539 y 540, durante el tiempo muerto que tienen en Emp. Cloete.
- 9) Cuando no haya servicio telegráfico en Rosita, Nos. 538 y 540 quedan autorizados para asumir sus respectivos itinerarios 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.—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 COMPUSTOS 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 retrocedido el "O. S.", autorizarán al telegrafista para que los registre.

10.—INFORMES "O. S." 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 encenderlos 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 cruceta, 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 C. T. C., y en general en todos aquellos lugares en donde puedan dañar las instalaciones. Igual práctica debe observarse cuando se manejen grúas, martinets 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 aislandolos 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 girarse 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 encienden 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. Todo tren o máquina de patio, con carros o sin ellos, están obligados a pasar 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 o coches que se manejen en dichas máquinas.

# INSTRUCCIONES ESPECIALES

- 1) **RELOJES REGLAMENTARIOS:** En las oficinas telegráficas de Paredón, Monclova, Barroterán, Sabinas, Allende, Piedras Negras y El Oro.
- 2) **LIBROS DE BOLETINES:** En las oficinas telegráficas de Saltillo, Paredón, Monclova, Sabinas, Piedras Negras, Cuatro Ciénegas, Múzquiz y San Carlos.
- 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 30 (TREINTA) kilómetros por hora en tangentes, reduciéndola convenientemente en curvas.
- 4) **CONEXIONES ENTRE TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS:**  
 a) No. 173 en Paredón, con No. 379; en Monclova, con Nos. 388, 390 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 Nos. 391 y 392; en Monclova, con Nos. 388, 390 y 387; y en Paredón, con No. 380.
- 5) **LOS CONDUCTORES** de los siguientes trenes, cuando éstos corran 45 minutos o más retrasados, deberán telegrafiar con señal "21" al Jefe de Despachadores, como sigue:  
 a) No. 173 de Reata, el número de pasajeros para el No. 387; de Hermanas, para No. 394; y de Sabinas, para No. 395.  
 b) No. 174 de Sabinas, el número de pasajeros para el No. 392, de Aura, para No. 387; y de Baján, para No. 380.  
 c) Nos. 391 y 393 de Palau, número de pasajeros para Nos. 173 y 174.  
 d) Nos. 388 y 390, de Lamadrid, número de pasajeros para Nos. 173 y 174.  
 e) No. 396, de Zaragoza, número de pasajeros para No. 174.
- 6) **ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE:**  
 a) Distrito de Reata: Paredón, Reata y Bocatoche.  
 b) Distrito de Sabinas: Hermanas, Barroterán y Sabinas.  
 c) Distrito de El Oro: Nadadores, Doblones y Los Belloc.  
 d) Distrito de Múzquiz: Las Esperanzas y Palau.
- 7) **TRENES DOBLES:** Entre Paredón y Saltillo la máquina ayudadora se colocará a 4 o 5 carros adelante del cabús, para facilitar el movimiento al cortar el tren en Higo, para que las dos máquinas tomen agua al mismo tiempo. Entre Doblones y Los Belloc, acopladas al frente.
- 8) **AVISOS A LOS RESTAURANTES:** Los Conductores de los trenes Nos. 173 y 174 avisarán telegráficamente a Monclova, el primero de Reata y el segundo de Barroterán, el número de pasajeros que vayan a tomar alimentos.
- 9) **HORAS DE SERVICIO DE PATIOS:**  
 a) Piedras Negras: de 7 hrs. a 12 hrs. y de 14 hrs. a 17 hrs.  
 b) Sabinas: de 7 hrs. a 10 hrs. y de 11 hrs. a 16 hrs.  
 c) Monclova: de 1 hrs. a 16 hrs. y de 17 hrs. a 24 hrs.  
 Las mismas horas de servicio rigen en días festivos y domingos.
- 10) **VÍAS QUE LOS TRENES DEBEN OCUPAR EN LOS PATIOS:**  
 a) **PATIO DE PAREDÓN.**—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) **PATIO DE MONCLOVA.**  
 I) Nos. 388 y 390 deben entrar de frente por la rama Sur de la "Y", continuando por el cambio de la báscula hasta dejar colocado el express frente a la estación.  
 II) No. 173 entrará por la vía principal, parando de manera que la máquina quede detenida como a 12 metros antes de terminar el extremo Norte del andén.  
 III) En concordancia con la Regla 360, primer párrafo, la tripulación de patio dará entrada a No. 174 a la vía de la Báscula cuando este tren efectúe encuentro con No. 173 en Monclova. En este caso, No. 174 parará colocando la puerta del carro express, destino Monterrey, frente a la placa Kilométrica R-238.  
 c) **PATIO DE BARROTERÁN.**—Nos. 391 y 393 entrarán de frente por la rama Sur de la "Y", retrocediendo por la vía de la bodega, hasta colocar el equipo frente a la estación. Nos. 392 y 394 iniciarán su marcha saliendo a la vía principal retrocediendo, para tomar el brazo norte de la "Y".  
 d) **PATIO DE SABINAS.**  
 I) El tren denominado "Columpio" que hace servicio entre Sabinas y Rosita, se forma de manera que la máquina empuje el tren de frente, saliendo por la rama Norte de la "Y", colocando el cabús en la parte de atrás de la máquina.  
 II) Nos. 538 y 540 llegan a Sabinas por la rama Norte de la "Y".  
 e) **PATIO DE ALLENDE.**  
 I) No. 396 entrará de frente por la rama Sur de la "Y" retrocediendo por la vía principal del Distrito de Sabinas, hasta colocar el equipo frente a la estación. Terminadas las maniobras de express y pasaje, colocará el equipo en la vía denominada "corrales".  
 II) No. 395 inicia su viaje partiendo de la vía principal, frente a la estación, retrocediendo hasta el cambio de la "Y", rama Norte, para seguir de frente.
- f) **PATIO DE EL ORO.**—No. 389 llega por la vía principal, colocando el equipo frente a la estación, para bajar pasaje, virando después el equipo y colocándolo en la vía de bodega, de donde iniciará su viaje como No. 390.
- g) **PATIO DE SALTILLO.**—No. 174 entrará retrocediendo, colocando el equipo frente a la estación.
- 11) **EL PERSONAL** de patio deberá dejar libres una o más vías del patio respectivo, antes de terminar su jornada. En todos los casos se colocarán los carros dentro del libraje físico de las vías.
- 12) **DISTRITO DE REATA:**  
 a) En Ramos Arizpe los trenes de la División de Monterrey tienen preferencia sobre los trenes de la Sub-División de Monclova, en Emp. División Golfo (Sub-División Monclova) kilómetro B-928.8, del Distrito de Rinconada.  
 b) No. 173 debe tomar en Paredón el carro express y el de pasaje que entrega No. 379 para Piedras Negras.  
 c) No. 174 debe dejar en Paredón el carro express auxiliar y el de pasaje para No. 380, destino Monterrey.  
 d) En el puente R-420.80 no libra una persona de pie sobre el techo de los carros. (Longitud 42 Mts. 75 Cmts.; ancho 4 Mts. 88 Cmts.; alto 6 Mts. 70 Cmts.)  
 e) En Paredón, hay una vía de conexión que une las vías principales de las Sub-Divisiones del Golfo y Monclova, viniendo a formar la "Y" de dicha estación. La posición normal de cada uno de los cambios que unen dicha vía de conexión con las mencionadas vías principales, es alineados hacia éstas.
- 13) **DISTRITO DE SABINAS:**  
 a) Hay cambio 3 en 1 en Kilóm. R-236.9 que conecta una espuela de seguridad con la vía principal. La posición normal de este cambio es alineado a dicha espuela.  
 b) No libra una persona de pie sobre el techo de los carros en ninguno de los siguientes puentes:  
 En Kilóm. R-111.14 (Longitud, 36 metros 25 centímetros; ancho, 4 metros 55 centímetros; alto, 6 metros 80 centímetros).  
 En Kilóm. R-114.76 (Longitud, 26 metros 85 centímetros; ancho, 4 metros 26 centímetros; alto, 6 metros 09 centímetros).  
 En Kilóm. R-148.09 (Longitud, 34 metros 35 centímetros; ancho, 4 metros 25 centímetros; alto, 6 metros 02 centímetros).  
 c) En Piedras Negras, el equipo de No. 173 permanece, durante la noche, en la vía principal, frente al edificio de la estación, sin ninguna protección.  
 d) Ningún tren debe salir de Piedras Negras sin que el Celador del Resguardo Aduanal se presente, a menos de que se tenga la autorización expresa de la Aduana para salir sin la presencia de él.  
 e) Las "Y's" de las estaciones de Barroterán, Sabinas y Allende están formadas mediante sendas vías de conexión que unen las vías principales de los Distritos de Sabinas y Múzquiz, Sabinas y Rosita, y Sabinas y San Carlos, respectivamente.
- 14) **DISTRITO DE EL ORO:** No. 387 al llegar a Cuatro Ciénegas, entrará por la vía principal, colocando el equipo frente al edificio de la estación para que baje el pasaje; después virará el equipo colocándolo en la vía de bodega, de donde iniciará su viaje como No. 388.
- 15) **DISTRITO DE MUZQUIZ:**  
 a) Nos. 392 y 394 llegarán a Múzquiz tomando la rama Norte de la "Y", para entrar retrocediendo al andén de la estación.  
 b) Durante la noche, la máquina y los coches de Nos. 394-391, quedan estacionados en Múzquiz sobre la vía principal, frente al edificio de la estación, sin protección.
- 16) **DISTRITO DE ROSITA:**  
 a) Nos. 537 y 539 llegan a Rosita empujados, de frente, por sus máquinas; e inmediatamente después de haber dejado el tren, acoplan la máquina al nuevo tren, para regresar a Sabinas, retrocediendo.  
 b) Nos. 538 y 540 llegan a Sabinas por la rama Norte de la "Y".
- 17) **DISTRITO DE SAN CARLOS:**  
 a) No. 395, al llegar a San Carlos, entrará por el cambio Sur de la "Y" para virar el equipo, colocándolo en la vía principal, frente al edificio de la estación, de donde iniciará su viaje el No. 396.  
 b) En San Carlos, el cambio Sur de la "Y" conecta con la vía principal en Kilóm. RA-78.935; y el cambio Norte, en Kilóm. RA-79.430.  
 c) Equipo de Nos. 395-396 queda estacionado en la vía principal sin ninguna protección.
- 18) **CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y's" EN UNIDADES DE 13.70 MTS.** Reata, diez carros; Cuatro Ciénegas, 15 carros; Doblones, 3 carros; Los Belloc, 18 carros; El Oro, 12 carros; Múzquiz, 15 carros y San Carlos, 10 carros. Las colas de las "Y's" de Palau, Las Esperanzas, Rosita y Piedras Negras, conectan con vías particulares de larga extensión. Las colas de las "Y's" de Allende, Sabinas, Barroterán, Monclova y Paredón, están formadas por vías principales de longitud extensa.
- 19) **UNICAMENTE EN TRENES ASCIENDIENDO**, cuya velocidad no exceda de 20 kilómetros por hora, puede permitirse a las cuadrillas de trabajadores que enganchen su armón en la parte posterior de los trenes, siempre que no vayan cargados con materiales.
- 20) **TODOS LOS TRENES** deben proveerse de telégrafos y sus respectivas varas en la oficina telegráfica de Monclova.
- 21) **DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES EN ESTACIONES DONDE EXISTE MAS DE UNA VIA AUXILIAR:**  
 I) **DISTRITO DE SABINAS:**  
 a) Allende: la vía denominada "de los corrales".  
 b) Sabinas: la vía número 2. En caso de que esta vía se encuentre ocupada, usarán la que mejor convenga.  
 c) Barroterán: la vía denominada "La Carbonera", que está al lado Norte de la Oficina.  
 d) Hermanas: la vía auxiliar que conecta al norte de la estación con la vía principal.  
 II) **DISTRITO DE REATA:**  
 a) Baján: la vía que está frente a la oficina telegráfica.  
 b) Reata: la vía que está al Norte de la oficina telegráfica.  
 III) **DISTRITO DE EL ORO:**  
 a) Boquillas: la vía que está al norte del edificio de la estación.  
 IV) **DISTRITO DE MUZQUIZ:**  
 a) Las Esperanzas: la vía que está frente a la estación designada como vía No. 1.
- 22) **EN CONCORDANCIA CON LA REGLA 365-VI PARRAFO**, los trenes locales, en ambas direcciones, deben dejar sus informes de tomado y dejado en la estación terminal, al concluir el recorrido.
- 23) **EN CONCORDANCIA CON LA REGLA 365, VI PARRAFO**, y con los artículos 286 al 289 del Boletín General de Transportes, los informes de laderos deben ser rendidos como sigue:  
 a) **DISTRITO DE REATA.**—Local Norte, Ramos Arizpe a Paredón, en Paredón; Local Sur, Monclova a Paredón, en Paredón.  
 b) **DISTRITO DE SABINAS.**—Local Norte, Monclova a Sabinas, en Sabinas; Local Sur, Piedras Negras a Sabinas, en Sabinas.
- 24) **LLAMADAS POR TELEGRAFONO:**  
 Jefe de Despachadores: Una larga, (—).  
 Despachador en Turno: Una larga y dos cortas, (— o o).  
 Saltillo: Tres cortas, (o o o).  
 Ramos Arizpe: Cuatro cortas, (o o o o).  
 Higo: Dos largas y dos cortas, (— — o o).  
 Mesillas: Operación inversa.  
 Paredón: Dos cortas, (o o).  
 Reata: Tres largas y una corta, (— — — o).  
 Bocatoche: Una larga y tres cortas, (— o o o).  
 Adjuntas: Dos largas, (— —).  
 Lechuguilla: Una larga y una corta, (— o).  
 Barroterán: Cuatro cortas, (o o o o).  
 Sabinas: Dos cortas, (o o).  
 Allende: Una larga y tres cortas, (— o o o).  
 Piedras Negras: Tres cortas, (o o o).  
 Polka: Dos cortas y una larga, (o o —).  
 Cuatro Ciénegas: Operación inversa.  
 Arocha: Dos largas, (— —).  
 El Oro: Tres cortas, (o o o).  
 San Carlos: Una larga y dos cortas, (— o o).  
 Trenes en Camino: Una sucesión de llamadas cortas.
- 25) **LOS TRENES EN EL DISTRITO DE REATA**, al sur de Paredón, que no puedan comunicarse con la oficina de despachadores, deberán llamar a Paredón, para que sirva de oficina de escala.
- 26) **UBICACION DE LAS PLACAS DE LIMITE DE PATIO:**  
**PIEDRAS NEGRAS:** Al Sur, en Kilóm. R-9.000. Al Norte, no hay placa, considerándose como límite de patio la placa kilométrica que está colocada sobre el Puente Internacional, en Kilóm. R-0.000.  
**ALLENDE:** Al Norte, en Kilóm. R-48.203. Al Sur, en Kilóm. R-55.741; y al Norte sobre el Distrito de San Carlos, en Kilóm. RA-3.377.  
**SABINAS:** Al Norte, en Kilóm. R-113.053. Al Sur, en Kilóm. R-119.877. Sobre el Distrito de Rosita, los límites de patio de Sabinas se prolongan hasta Rosita inclusive.  
**BARROTERÁN:** Al Norte, en kilóm. R-139.375. Al Sur, en Kilóm. R-146.628; y al Norte, sobre el Distrito de Múzquiz, en Kilóm. RC-3.000.  
**MONCLOVA:** Al Norte, en Kilóm. R-233.923. Al Sur, en Kilóm. R-241.599; y al Norte, sobre el Distrito de El Oro, en Kilóm. RD-3.250.  
**REATA:** Al Norte, en Kilóm. R-336.870. Al Sur, en Kilóm. R-344.047.  
**PAREDÓN:** Al Norte, en Kilóm. R-363.759. Al Sur, en Kilóm. R-370.340. Sobre el Distrito de Paredón, al Norte en Kilóm. M-612.200, y al Sur en Kilóm. M-605.080.  
**RAMOS ARIZPE:** Al Sur, en Kilóm. R-423.0. Sobre el Distrito de Rinconada, de la División de Monterrey, al Norte en Kilóm. B-930.768, y al Sur, en Kilóm. B-928.143.  
**LAS ESPERANZAS:** Al Norte, en Kilóm. RC-4.870. Al Sur, en Kilóm. RC-13.625.  
**EL ORO:** Al Sur, en Kilóm. RD-223.530. Al Norte, en la conexión con el F. C. Mexicano del Norte, kilómetro RD-229.000.

## 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, Saltillo y Tierra Blanca.
- 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, Nozalco y San Lázaro), Monclova, Monterrey, Oaxaca, Oriental, Pátzcuaro, Pénjamo, Piedras Negras, Coah., Tapachula, 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. Leopoldo Villarreal Salazar,  
Dr. Luis Garza Treviño,  
Dr. Raúl Elizondo Villarreal,  
Dr. Luis Treviño Faz,  
Dr. Alberto Rodríguez Urióstegui,  
Dr. Antonio de la Peña,  
Dr. Raúl Ramos González,  
Dr. Carlos Wall Esparza,

Médico Residente,  
Médico Auxiliar,  
Médico Auxiliar,  
Médico Aux. Serv. Cirugía,  
Médico Oculista,  
Médico Dentista,  
Médico Visitas a Domicilio,  
Médico Viajero,  
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.  
Monterrey, N. L.  
Monterrey, N. L.  
Monclova, Coah.  
Sabinas, Coah.  
Piedras Negras, Coah.

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

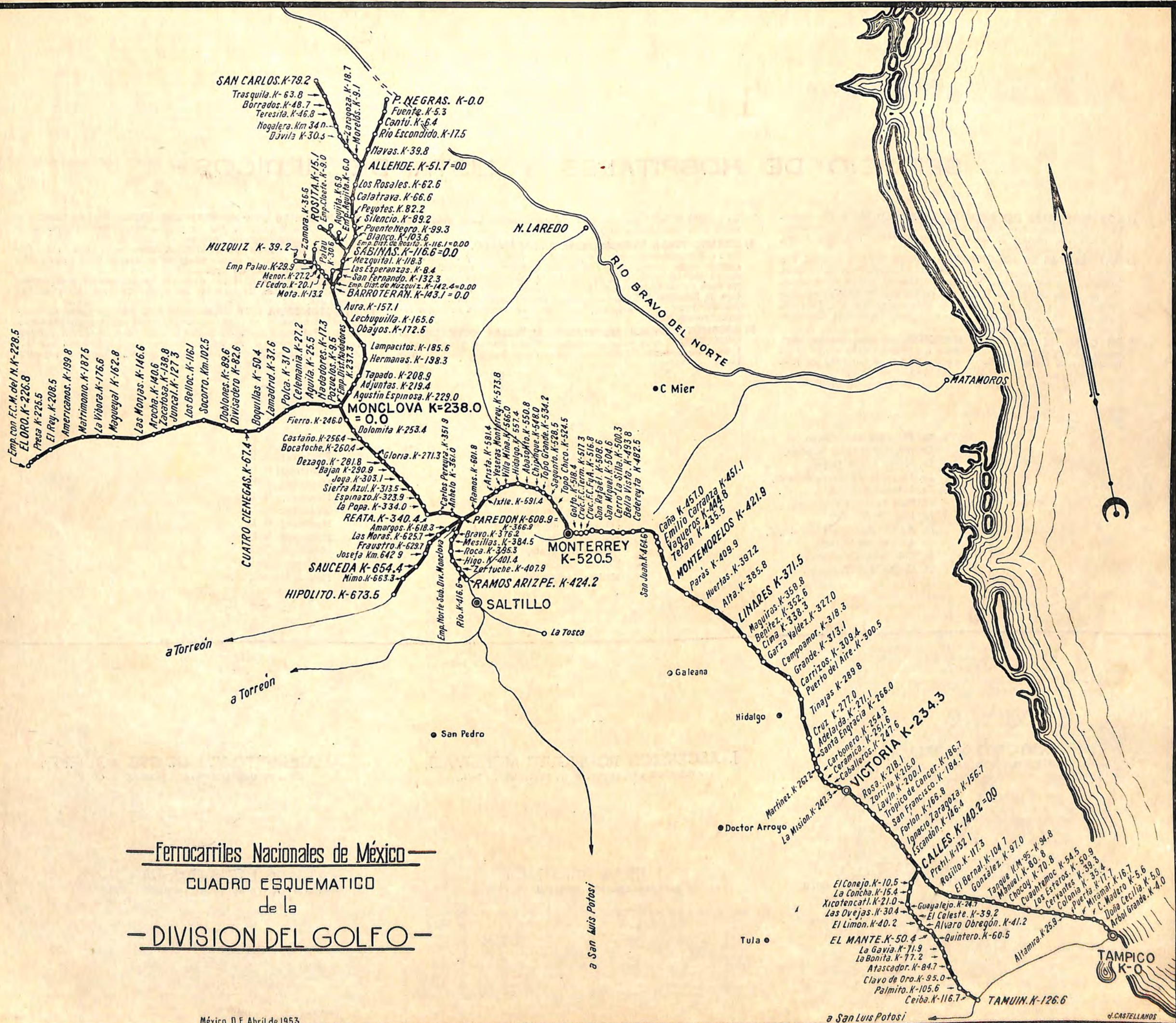
J. ASCENSION RODRIGUEZ MONSIVAIS,  
AYUDANTE DEL SUPTE. S. L., MONCLOVA, COAH.

MARGARITO VILLANUEVA AGUIRRE,  
JEFE DE DESPACHADORES, MONCLOVA, COAH.

BENITO FLORES CASTILLO,  
AYUDANTE SUPERINTENDENTE, S. T., MONCLOVA, COAH.

J. JESUS ARIZMENDI,  
SUPERINTENDENTE, MONTERREY, N. L.

PATRICIO LABASTIDA CANTU,  
SUPERINTENDENTE AUXILIAR, MONCLOVA, COAH.



**Ferrocarriles Nacionales de México**  
 CUADRO ESQUEMATICO  
 de la  
**DIVISION DEL GOLFO**