

SEGURIDAD



ANTE TODO

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DIVISION DE MONTERREY

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

(Publicado en el "Diario Oficial" del 29 de Noviembre de 1931)

"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 4

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.

TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS (CON RIEL SECO)

MAQUINAS DE VAPOR

Clase.....	KR-5	KR-4	QR-1	KR-3	KR-2	NR-1	MR-6	GR-34	GR-20	F-36	F-26	F-25	F-22
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.
Números.....	4100	4107 a 4114	3025	2200	2106	2700	2511	1381	1137	841	796, 797,	770	759
	a	y	a	a	a	a	a	a	a	y	799, 800 y	y	a
	4106	4116	3056	2224	2145	2709	2534	1433	1191	843 a 897	803 a 805	772 a 797	766
Cilindros: diámetro en pulgadas.....	26½ x 30	26½ x 30	25 x 30	26 x 30	25 x 30	22½ x 28	25 x 28	21 x 30	21 x 28	20 x 28	20 x 26	20 x 24	18 x 24
Motrices: diámetro en pulgadas.....	57	57	70	63	57	73	67	58	55	62	56	60	50
Caldera: presión de vapor en libras.....	190	190	250	200	190	250	180	200	180	180	180	180	175
Fuerza de tracción al 85% en libras.....	59,691	59,691	57,000	54,700	53,125	41,300	39,963	38,778	34,350	27,639	25,257	24,480	23,134
Base rígida, en pies y pulgadas.....	16'6"	16'6"	12'2"	16'9"	15'	13'	12'	15'6"	15'	13'6"	14'11"	11'	13'9"
Peso de máquina y tender en toneladas métricas.....	235	281	285	225	199	211	193	161	146	122	118	109	89

RUMBO AL NORTE		FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DE	A												
SALTILLO.....	García.....	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
García.....	Durazno.....	5	1,765	1,725	1,630	1,590	1,135	1,110	1,130	1,010	735	660	645
Durazno.....	Monterrey.....	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
MONTERREY.....	Salinas Victoria.....	4	2,245	2,200	2,090	2,015	1,410	1,370	1,440	1,260	940	840	750
Salinas Victoria.....	El Puerto.....	4	1,230	1,185	1,115	1,105	760	745	780	700	500	450	440
El Puerto.....	Villaldama.....	4	3,480	3,440	3,275	3,115	2,260	2,195	2,260	1,990	1,480	1,330	1,300
Villaldama.....	Golondrinas.....	4	1,725	1,685	1,595	1,550	1,110	1,085	1,105	985	720	645	630
Golondrinas.....	Naranjo.....	4	3,480	3,440	3,275	3,115	2,260	2,195	2,260	1,990	1,480	1,330	1,300
Naranjo.....	Nuevo Laredo.....	4	1,725	1,685	1,595	1,550	1,110	1,085	1,105	985	720	645	630
MONTERREY.....	Herrerias.....	5	...	...	...	...	...	...	...	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
Herrerias.....	Matamoros.....	5	...	...	...	...	...	...	...	1,760	1,420	1,275	1,250

RUMBO AL SUR		FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DE	A												
N. LAREDO.....	Monterrey.....	5	1,765	1,725	1,630	1,590	1,135	1,135	1,130	1,010	735	660	645
MONTERREY.....	Soledad.....	3	1,225	1,180	1,110	1,100	800	780	790	710	525	470	440
Soledad.....	Higueras.....	3	775	730	680	700	525	515	500	440	350	315	295
Higueras.....	Saltillo.....	3	1,020	975	915	920	665	665	660	575	440	395	385
MATAMOROS.....	Herrerias.....	5	...	...	...	...	...	...	...	1,300	1,140	1,025	1,005
Herrerias.....	Milpa.....	5	...	...	...	...	...	...	...	1,760	1,420	1,275	1,250
Milpa.....	Monterrey.....	5	...	...	...	...	...	...	...	1,260	940	840	800

MAQUINAS DIESEL-ELECTRICAS

Clase.....	DE-10 (Cga)	DE-11	DE-12	DE-10(Psgrs)	DE-7
Iniciales.....	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
Números.....	6200 a 6209	6300-Aa 6319-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.....	García.....	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
García.....	Durazno.....	5	2,700	1,350	2,400	1,050
Durazno.....	Monterrey.....	5	Bajada	Bajada	Bajada	Bajada
MONTERREY.....	Salinas Victoria.....	4	3,385	1,695	3,010	1,300
Salinas Victoria.....	El Puerto.....	4	1,910	955	1,700	730
El Puerto.....	Villaldama.....	4	5,105	2,555	4,545	2,050
Villaldama.....	Golondrinas.....	4	2,635	1,320	2,345	1,025
Golondrinas.....	Naranjo.....	4	5,105	2,555	4,545	2,050
Naranjo.....	Nuevo Laredo.....	4	2,635	1,320	2,345	1,025
MONTERREY.....	Herrerias.....	5	...	...	...	Bajada
Herrerias.....	Matamoros.....	5	...	...	...	1,835

RUMBO AL SUR		FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DE	A					
N. LAREDO.....	Monterrey.....	5	2,700	1,320	2,400	1,050
MONTERREY.....	Soledad.....	3	1,910	955	1,700	740
Soledad.....	Higueras.....	3	1,200	600	1,100	455
Higueras.....	Saltillo.....	3	1,500	750	1,300	600
MATAMOROS.....	Herrerias.....	5	...	...	...	1,350
Herrerias.....	Milpa.....	5	...	...	...	1,815
Milpa.....	Monterrey.....	5	...	...	...	1,300

NOTAS:

- 1) No deben operar locomotoras en los tramos en que no tengan marcado tonelaje.
- 2) Las locomotoras clase F-34 Nos. 821, 822, 824 a 829, 831 a 833 y 835, y clase F-35 Números. 836 a 840 remolcan igual tonelaje que las clase F-36.
- 3) Máquinas clase DE-6, NM-5600 a 5618, remolcan igual tonelaje que las clase DE-7.
- 4) 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.
- 5) Cuando máquinas de vapor ayuden a trenes manejados por máquinas Diesel clase DE-10 (Carga) Números. 6200 a 6209, DE-11 Números. 6300-A a 6319-A, DE-12 Números. 6400 a 6413, reducirse 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).
- 6) Un tren manejado por una máquina clase DE-10 (Carga) DE-11 o DE-12 y otra clase DE-10 (Pasajeros) reducirse 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.
- 7) 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".

Número de las Estaciones	Distancia de México Kilómetros	RUMBO AL NORTE						Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRICTO DE RINCONADA	HORARIO No. 4	ESTACIONES	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR						Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.	Escapes	Otras																																																																																																																										
		SEGUNDA CLASE			PRIMERA CLASE									PRIMERA CLASE			SEGUNDA CLASE																																																																																																																															
		401	439	541	3	173	1							4	174	2	440	402	542																																																																																																																													
BH- 1	916.9	S. 9. 25	S. 7. 15	S. 6. 45	S. 16. 20	S. 8. 20	S. 1. 40	0.00	9	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)	LI. 14. 35	LI. 19. 30	LI. 1. 15	LI. 12. 30	LI. 13. 15	LI. 17. 20	DE LA DIVISION DEL GOLFO	Patio	ABCGR T																																																																																																																													
B- 916	916.0	.....	.....	.....	.....	.....	.....				1.08	12	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)	.....	.....	.....		.....	.....	.....	DE LA DIVISION DEL GOLFO	No hay	Y																																																																																																												
B- 926	925.4	9. 40	7. 30	7. 00	b 16. 32	b 8. 33	1. 50							0.00	3	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)		b 14. 18	b 19. 13	0. 58		12. 01	12. 49	16. 50	DE LA DIVISION DEL GOLFO	51	T																																																																																																																					
.....	928.8	.....	.....	.....	.....	.....	.....											0.00	1	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)		.....	.....	.....		.....	.....	.....	DE LA DIVISION DEL GOLFO	No hay	.....																																																																																																																
B- 930	929.4	9. 48	7. 40	LI. 7. 07	p 16. 39 ^X ₅₄₂	LI. 8. 38	p 1. 55															0.00	6	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)		p 14. 10	S. 19. 05	p 0. 51		11. 52	12. 40	S. 16. 39 ^X ₃	DE LA DIVISION DEL GOLFO	20 - 33	ART																																																																																																													
B- 937	936.3	9. 59	7. 55	H. M.	b 16. 47	H. M.	2. 02																			0.00	9	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)		b 13. 58	H. M.	0. 37		11. 27	12. 23	H. M.	DE LA DIVISION DEL GOLFO	51 - 4	.....																																																																																																								
B- 946	946.0	10. 14	8. 15	A LA DIVISION DEL GOLFO	b 16. 57	A LA DIVISION DEL GOLFO	2. 11																							0.00	4	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)		b 13. 43	DE LA DIVISION DEL GOLFO	0. 26		11. 08	12. 05	DE LA DIVISION DEL GOLFO	63	A T																																																																																																						
B- 951	950.1	10. 23	8. 23		p 17. 03		A LA DIVISION DEL GOLFO																											A LA DIVISION DEL GOLFO		2. 15		0.00	6		S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)	p 13. 35	DE LA DIVISION DEL GOLFO	0. 20	10. 59	11. 57	DE LA DIVISION DEL GOLFO	50 - 18	T																																																																																															
B- 957	956.2	10. 35 ^X ₄₄₀	8. 40		b 17. 12																															A LA DIVISION DEL GOLFO						A LA DIVISION DEL GOLFO		2. 22	0.00	9		S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)	b 13. 22	DE LA DIVISION DEL GOLFO	0. 09	10. 35 ^X ₄₀₁	11. 40	DE LA DIVISION DEL GOLFO	51 - 21	T																																																																																								
B- 965	964.8	11. 14 ^X ₄₀₂	9. 11		p 17. 25																																							A LA DIVISION DEL GOLFO					A LA DIVISION DEL GOLFO		2. 33	0.00	10		S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)	p 13. 04	DE LA DIVISION DEL GOLFO	23. 52	10. 05	11. 14 ^X ₄₀₁	DE LA DIVISION DEL GOLFO	51 - 15	T																																																																																	
B- 972	972.0		b 17. 36																																														A LA DIVISION DEL GOLFO					A LA DIVISION DEL GOLFO		0.00	16		S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)	12. 50	DE LA DIVISION DEL GOLFO	23. 38	DE LA DIVISION DEL GOLFO	No hay																																																																										
B- 978	977.9	11. 34	9. 36 ^X ₄₄₀		b 17. 45																																																					A LA DIVISION DEL GOLFO					A LA DIVISION DEL GOLFO		2. 50	0.00	9		S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)	b 12. 41	DE LA DIVISION DEL GOLFO	23. 29	9. 36 ^X ₄₃₉	10. 45	DE LA DIVISION DEL GOLFO	53 - 14	A T																																																																			
B- 989	988.2	11. 46	10. 25 ^X ₄₀₂		p 17. 58																																																												A LA DIVISION DEL GOLFO					A LA DIVISION DEL GOLFO		2. 59	0.00	8		S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)	p 12. 22	DE LA DIVISION DEL GOLFO	23. 15	9. 00	10. 25 ^X ₄₃₉	DE LA DIVISION DEL GOLFO	51 - 13	T																																																												
B- 999	998.1	12. 10 ^X ₄	10. 46		b 18. 09																																																																			A LA DIVISION DEL GOLFO					A LA DIVISION DEL GOLFO		3. 07	0.00	11		S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)	b 12. 10 ^X ₄₀₁	DE LA DIVISION DEL GOLFO	23. 06	8. 34	10. 02	DE LA DIVISION DEL GOLFO	51	T																																																					
B-1010	1009.5	12. 35	11. 05		b 18. 21																																																																										A LA DIVISION DEL GOLFO					A LA DIVISION DEL GOLFO		3. 17	0.00	13		S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)	b 11. 57	DE LA DIVISION DEL GOLFO	22. 53	8. 10	9. 41	DE LA DIVISION DEL GOLFO	33																																														
B-1013	1012.8	12. 41	11. 12		p 18. 26																																																																																	A LA DIVISION DEL GOLFO					A LA DIVISION DEL GOLFO		3. 21	0.00	4		S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)	p 11. 53	DE LA DIVISION DEL GOLFO	22. 49	8. 00	9. 35	DE LA DIVISION DEL GOLFO	51 - 93	T																																							
B-1015	1015.0			A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO							0.00																																																																												11					S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)		DE LA DIVISION DEL GOLFO	DE LA DIVISION DEL GOLFO	68ES																																				
B-1021	1021.0	12. 55	11. 25						A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO	0.00								8																																																																															S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)			DE LA DIVISION DEL GOLFO	DE LA DIVISION DEL GOLFO	R																																	
M- 521	1022.0	LI. 13. 00	LI. 11. 30								A LA DIVISION DEL GOLFO		A LA DIVISION DEL GOLFO	0.00									11																																																																													S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)				DE LA DIVISION DEL GOLFO		S. 7. 25	S. 9. 15	DE LA DIVISION DEL GOLFO	Patio	ABCGMRTY ART																														
B-1022	1022.0	H. M.	H. M.		LI. 18. 40										A LA DIVISION DEL GOLFO			A LA DIVISION DEL GOLFO	LI. 3. 30	0.00									11																																																																												S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)			S. 11. 40		DE LA DIVISION DEL GOLFO	S. 22. 35				H. M.	H. M.	DE LA DIVISION DEL GOLFO	Patio	ABCGMRTY ART																									
																			A LA DIVISION DEL GOLFO			A LA DIVISION DEL GOLFO		0.00									11																																																																											S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)							DE LA DIVISION DEL GOLFO							DE LA DIVISION DEL GOLFO	Patio	ABCGMRTY ART																				
																							A LA DIVISION DEL GOLFO			A LA DIVISION DEL GOLFO		0.00									11																																																																										S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)									DE LA DIVISION DEL GOLFO							DE LA DIVISION DEL GOLFO	Patio	ABCGMRTY ART															
					A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO																								0.00	11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)								DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																																																						DE LA DIVISION DEL GOLFO				Patio	ABCGMRTY ART													
							A LA DIVISION DEL GOLFO																				A LA DIVISION DEL GOLFO								0.00			11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)				DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																																																		DE LA DIVISION DEL GOLFO							Patio	ABCGMRTY ART											
																																		A LA DIVISION DEL GOLFO		A LA DIVISION DEL GOLFO						0.00			11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)		DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																																									DE LA DIVISION DEL GOLFO													Patio	ABCGMRTY ART									
																																									A LA DIVISION DEL GOLFO			A LA DIVISION DEL GOLFO					0.00	11		S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)		DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																														DE LA DIVISION DEL GOLFO																				Patio	ABCGMRTY ART							
																																															A LA DIVISION DEL GOLFO				A LA DIVISION DEL GOLFO				0.00	11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)			DE LA DIVISION DEL GOLFO								DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																																						Patio	ABCGMRTY ART					
																																																					A LA DIVISION DEL GOLFO					A LA DIVISION DEL GOLFO			0.00	11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)			DE LA DIVISION DEL GOLFO									DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																																	Patio	ABCGMRTY ART			
																																																											A LA DIVISION DEL GOLFO					A LA DIVISION DEL GOLFO			0.00		11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)			DE LA DIVISION DEL GOLFO									DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																												Patio	ABCGMRTY ART	
																																																																	A LA DIVISION DEL GOLFO						A LA DIVISION DEL GOLFO			0.00		11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)			DE LA DIVISION DEL GOLFO									DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																							Patio
																																																																								A LA DIVISION DEL GOLFO						A LA DIVISION DEL GOLFO			0.00		11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)			DE LA DIVISION DEL GOLFO									DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																
																																																																															A LA DIVISION DEL GOLFO						A LA DIVISION DEL GOLFO			0.00		11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)			DE LA DIVISION DEL GOLFO									DE LA DIVISION DEL GOLFO																																									
								A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO																																																																													0.00						11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)				DE LA DIVISION DEL GOLFO									DE LA DIVISION DEL GOLFO																																						
										A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO						0.00				11																																																																										S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)				DE LA DIVISION DEL GOLFO										DE LA DIVISION DEL GOLFO																																			
												A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO			0.00									11																																																																									S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)			DE LA DIVISION DEL GOLFO											DE LA DIVISION DEL GOLFO	Patio	ABCGMRTY ART																														
														A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO					0.00									11																																																																							S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)				DE LA DIVISION DEL GOLFO													DE LA DIVISION DEL GOLFO	Patio	ABCGMRTY ART																									
																		A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO					0.00									11																																																																					S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)					DE LA DIVISION DEL GOLFO															DE LA DIVISION DEL GOLFO	Patio	ABCGMRTY ART																				
																						A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO					0.00									11																																																																				S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)					DE LA DIVISION DEL GOLFO																	DE LA DIVISION DEL GOLFO	Patio	ABCGMRTY ART															
					A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO																								0.00	11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)																																																																												DE LA DIVISION DEL GOLFO																		DE LA DIVISION DEL GOLFO				Patio	ABCGMRTY ART													
							A LA DIVISION DEL GOLFO																			A LA DIVISION DEL GOLFO									0.00			11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)				DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																																																		DE LA DIVISION DEL GOLFO							Patio	ABCGMRTY ART											
																											A LA DIVISION DEL GOLFO							A LA DIVISION DEL GOLFO						0.00		11			S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)			DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																																									DE LA DIVISION DEL GOLFO													Patio	ABCGMRTY ART									
																																				A LA DIVISION DEL GOLFO					A LA DIVISION DEL GOLFO					0.00			11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)				DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																																		DE LA DIVISION DEL GOLFO																Patio	ABCGMRTY ART							
																																												A LA DIVISION DEL GOLFO			A LA DIVISION DEL GOLFO					0.00			11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)				DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																								DE LA DIVISION DEL GOLFO																						Patio	ABCGMRTY ART					
																																																			A LA DIVISION DEL GOLFO		A LA DIVISION DEL GOLFO					0.00			11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)				DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																	DE LA DIVISION DEL GOLFO																									Patio	ABCGMRTY ART			
																																																									A LA DIVISION DEL GOLFO		A LA DIVISION DEL GOLFO					0.00			11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)		DE LA DIVISION DEL GOLFO																																									DE LA DIVISION DEL GOLFO																															Patio	ABCGMRTY ART	
																																																															A LA DIVISION DEL GOLFO		A LA DIVISION DEL GOLFO						0.00		11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)		DE LA DIVISION DEL GOLFO													DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																							Patio
																																																																					A LA DIVISION DEL GOLFO			A LA DIVISION DEL GOLFO					0.00	11		S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)		DE LA DIVISION DEL GOLFO														DE LA DIVISION DEL GOLFO																																																
																																																																											A LA DIVISION DEL GOLFO				A LA DIVISION DEL GOLFO				0.00	11	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)			DE LA DIVISION DEL GOLFO															DE LA DIVISION DEL GOLFO																																									
								A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO																																																																													0.00	11			S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)		DE LA DIVISION DEL GOLFO														DE LA DIVISION DEL GOLFO																																						
										A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO										0.00																																																												11										S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)			DE LA DIVISION DEL GOLFO															DE LA DIVISION DEL GOLFO																																			
												A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO				0.00								11																																																																				S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)				DE LA DIVISION DEL GOLFO															DE LA DIVISION DEL GOLFO	Patio	ABCGMRTY ART																														
														A LA DIVISION DEL GOLFO	A LA DIVISION DEL GOLFO					0.00									11																																																																		S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)				DE LA DIVISION DEL GOLFO																		DE LA DIVISION DEL GOLFO	Patio	ABCGMRTY ART																									
																A LA DIVISION DEL GOLFO		A LA DIVISION DEL GOLFO						0.00									11																																																																	S.A.S. (DN. SALTILLO... (ND)			DE LA DIVISION DEL GOLFO																					DE LA DIVISION DEL GOLFO	Patio	ABCGMRTY ART																				
																			A LA DIVISION DEL GOLFO			A LA DIVISION DEL GOLFO						0.00									11																																																																																																											

Número de las Estaciones	Distancia de México Kilómetros	RUMBO AL NORTE										Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE NUEVO LAREDO		
		SEGUNDA CLASE			PRIMERA CLASE									Por ciento	Pasajeros	HORARIO No. 4
		401	463	441	377	143	3	139	137	379	1					ESTACIONES
Rápido Carga Diario	Carga Diario	Carga Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Rápido Pasajeros Diario							
M-521	1022.0	S. 16.00 H. M.	S. 5.00 H. M.	S. 4.00 H. M.												DN. MONTERREY (CARGA)...(KR)
B-1022	1022.0				S. 20.20 H. M.	S. 20.00 H. M.	S. 19.05 H. M.	S. 8.00 H. M.	S. 7.15 H. M.	S. 6.45 H. M.	S. 3.50 H. M.			5	DN. MONTERREY (Psg.)...(DS-KN)	
	1022.8														0.8	CRUCERO "C" DIVN. GOLFO.....
	1024.2														0.00	CRUCERO "C" VIA A FUNDICION..
B-1025	1024.5	16.14	5.14	Ll. 4.13 H. M.	Ll. 20.29 H. M.	Ll. 20.06 H. M.	p 19.13	Ll. 8.06 H. M.	p 7.22	Ll. 6.54 H. M.	p 3.58			5	EMP. DE MATAMOROS.....	
B-1030	1030.0	16.22	5.23				b 19.20 ^{X138}		b 7.28		4.04				5.5	RAMON TREVIÑO.....
B-1036	1036.0						b		b			0.78	10	6.0	TOPO.....	
B-1042	1041.6	16.37	5.40 ^{X402}				b 19.34		b 7.42		4.15	0.67		5.6	LEAL.....	
B-1054	1053.9	16.53	5.58				p 19.48		p 7.54		4.25	0.60	9	12.3	DN. SALINAS VICTORIA.....(SA)	
B-1062	1061.3											1.25	9	7.4	TANQUE SAN DIEGO.....	
B-1064	1064.0	17.14	6.24				p 19.59		p 8.05		4.35	0.91	9	2.7	D. MORALES.....(MR)	
B-1074	1073.1	17.31	7.05				b 20.14		b 8.20		4.45 ^{X402}	1.50	8	9.1	MAMULIQUE.....	
B-1078	1078.0						b		b			1.27	7	4.9	EL JARDIN.....	
B-1082	1081.3	17.45	7.29				b 20.27		b 8.32		4.53		7	3.5	EL PUERTO.....	
B-1090	1090.0	18.08 ^{X138}	7.42				b 20.36		b 8.40		5.01	0.00	7	8.7	PALO BLANCO.....	
B-1104	1103.3	18.34	7.58				b 20.51 ^{X2}		b 8.52		5.12	0.30	10	13.3	ALAMO.....	
B-1116	1115.8	18.51	8.50				p 21.08		p 9.08		5.23		10	12.5	DN. VILLALDAMA.....(MX)	
B-1118	1117.9												5	2.1	"Y" VILLALDAMA.....	
B-1122	1121.3	18.59	9.05 ^{X4} 9.25 ^{P137}				p 21.15		p 9.15 ^{X4} P463		5.29	1.00		3.4	D. BUSTAMANTE.....(BJ)	
B-1127	1127.0						b		b				8	5.7	LA LAGUNILLA.....	
B-1132	1131.1	19.11	9.52 ^{X464}				b 21.25		p 9.25		5.39			4.1	PALMA.....	
B-1142	1141.3	19.23	10.12				p 21.37		p 9.37 ^{X464}		5.48	0.42	8	10.2	D. GOLONDRINAS.....(G)	
B-1156	1155.3	20.03 ^{X2}	10.32				p 21.51		p 9.51		5.59	0.00	10	14.0	D. CANDELA.....(CF)	
B-1165	1164.8	20.16	10.46				b 22.01		b 10.01		6.08		8	9.5	BRASIL.....	
B-1176	1175.6	20.30	10.59				p 22.16		p 10.16		6.18	0.30	9	10.8	DN. LAMPAZOS.....(MS)	
B-1192	1191.8	20.50	11.21				b 22.31		b 10.31		6.30		11	16.2	NARANJO.....	
B-1200	1199.1						b		b			0.00	10	7.5	MOJINA.....	
B-1205	1204.9	21.07	11.40				b 22.44		b 10.44		6.41 ^{X464}	1.00		5.8	MESA.....	
B-1221	1220.2	21.26	12.01				p 23.00		p 11.00		6.53		11	15.3	D. RODRIGUEZ.....(RW)	
B-1222	1221.5	21.29	12.13				p 23.05		p 11.05		6.57	0.00	2	1.3	D. ANAHUAC.....(RO)	
B-1233	1232.5	21.43	12.47				p 23.19		p 11.19		7.07 ^{X4}	0.95	8	11.0	DN. CAMARON.....(CP)	
B-1245	1244.1	21.58	13.04				b 23.33 ^{X402}		b 11.33		7.18		10	11.6	HUIZACHITO.....	
B-1261	1260.6	22.19	13.24				p 23.50		p 11.50		7.32	1.00	12	16.5	D. JARITA.....(J)	
B-1274	1273.7	22.36 ^{X402}	13.43				0.05		b 12.05		7.44		10	15.1	SANCHEZ.....	
B-1290	1290.0	Ll. 23.00 H. M.	Ll. 14.10 ^{X138} H. M.				Ll. 0.25 H. M.		Ll. 12.20 H. M.		8.00 H. M.	0.83	12	16.3	DN. NUEVO LAREDO.....(Z)	
		401	463	441	377	143	3	139	137	379	1					HORARIO No. 4
		Rápido Carga Diario	Carga Diario	Carga Diario	Mixto Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Mixto Diario	Rápido Pasajeros Diario					

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

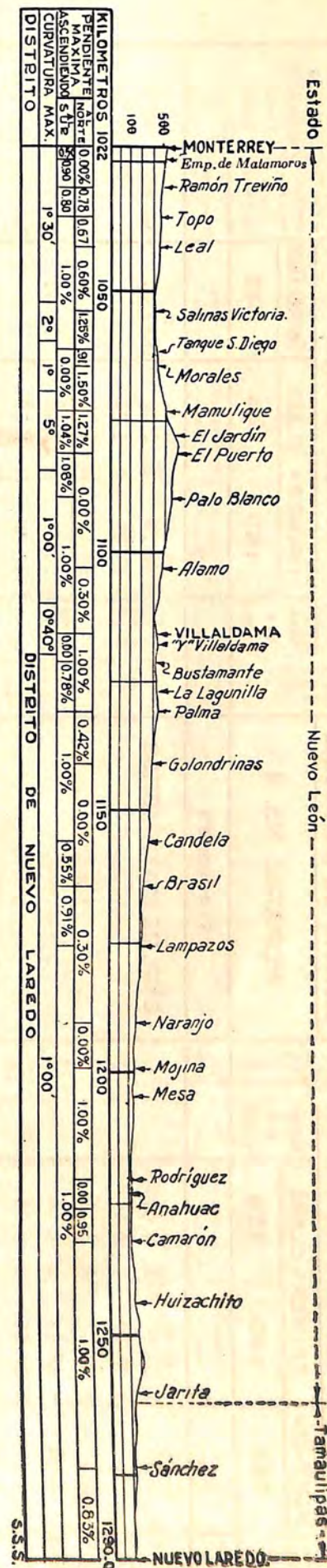
- Nos. 140, 144 y 442 quedan autorizados en Emp. de Matamoros para asumir sus itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- Los tiempos de itinerario en Emp. de Matamoros, se aplican al cambio Norte de la vía doble. (Excepción a la Regla 5).
- En Kilóm. B-1051 hay un ladero de la American Air Lines de México, con capacidad para 6 unidades.
- En Kilóm. B-1286.5 hay una espuela E. S. con capacidad para 48 unidades.
- En Kilóm. B-1286.6 hay una espuela E. S. denominada "EL Polvorín" con capacidad para 10 unidades.

DISTRITO DE NUEVO LAREDO		RUMBO AL SUR									Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.		Agua, Balsa, Combustible, Ganado, Mesa giratoria, Registro, Telégrafo, "Y"			
HORARIO No. 4		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	PRIMERA CLASE					SEGUNDA CLASE			Escapes	Otras			
ESTACIONES				Mixtos y Carga	Por ciento	144 Pasajeros Diario	4 Pasajeros Diario	138 Pasajeros Diario	140 Pasajeros Diario	2 Rápido Pasajeros Diario	464 Carga Diario				442 Carga Diario	402 Rápido Carga Diario
DN. MONTERREY (CARGA) (KR)																
DN. MONTERREY (Psgs.) (DS-KN)																
CRUCERO "C" DIVN. GOLFO		8	0.50													
CRUCERO "C" VIA A FUNDICION																
EMP. DE MATAMOROS																
RAMON TREVIÑO		6	0.90													
TOPO		14	0.80													
LEAL																
DN. SALINAS VICTORIA (SA)		15	1.00													
TANQUE SAN DIEGO		12														
D. MORALES (MR)		10	0.00													
MAMULIQUE		9	1.04													
EL JARDIN		9	1.04													
EL PUERTO		10	1.08													
PALO BLANCO		15	1.00													
ALAMO		14	1.00													
DN. VILLALDAMA (MX)		7	0.00													
"Y" VILLALDAMA		7	0.00													
D. BUSTAMANTE (B)		12	0.78													
LA LAGUNILLA		12	0.78													
PALMA		12	1.00													
D. GOLONDRINAS (G)		17	1.00													
CANDELA (CF)		11	0.55													
BRASIL		13	0.91													
DN. LAMPAZOS (MS)		19														
NARANJO		16														
MOJINA		18														
MESA		2														
D. RODRIGUEZ (RW)		13	1.00													
ANAHUAC (RO)		14														
DN. CAMARON (CP)		20														
HUIZACHITO		16														
JARITA (J)		20														
SANCHEZ		16														
DN. NUEVO LAREDO (Z)		20														
HORARIO No. 4				144 Pasajeros Diario	4 Pasajeros Diario	138 Pasajeros Diario	140 Pasajeros Diario	2 Rápido Pasajeros Diario	464 Carga Diario	442 Carga Diario	402 Rápido Carga Diario					

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- Nos. 140, 144 y 442 quedan autorizados en Emp. de Matamoros para asumir sus itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- Los tiempos de itinerario en Emp. de Matamoros, se aplican al cambio Norte de la vía doble. (Excepción a la Regla 5).
- En Kilóm. B-1051 hay un ladero de la American Air Lines de México, con capacidad para 6 unidades.
- En Kilóm. B-1286.5 hay una espuela E. S. con capacidad para 48 unidades.
- En Kilóm. B-1286.6 hay una espuela E. S. denominada "El Polvorín" con capacidad para 10 unidades.



Número de las Estaciones	Distancia de Emp. Dist. Matamoros Kilómetros	RUMBO AL NORTE					Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE MATAMOROS				RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.		Agua, Báscula, Combustible, Ganado, Registro, Telegrafono, "Y"
		Segunda Clase		PRIMERA CLASE		Por ciento			Pasajeros	HORARIO No. 4		PRIMERA CLASE		Segunda Clase	Escapes	Otras		
		441	143	139	ESTACIONES					Mixtos y Carga	Por ciento	140	144	442				
B-1025	0.0	S. 4.15	H. M. 20.09	S. 8.09				EMP. DE MATAMOROS			Ll. 16.29	Ll. 2.38	Ll. 17.22	No hay		R T		
F- 8	7.1	.....	b 20.18	b 8.19		7		7.1 LAGRANGE	9	0.73	b 16.21	b 2.29	.....	3ES		
F- 16	16.0	4.39	b 20.29	b 8.31		9		8.9 APODACA	11		b 16.09	b 2.18	16.59	25				
F- 28	27.4	5.02	b 20.43	b 8.46		12		11.4 PESQUERIA	14	0.50	q 15.55	b 2.04	16.42	30		A		
F- 38	38.0	.....	b 20.55	b 8.58		23		10.6 LOBOS	28	0.73	b 15.40	b 1.52	.....	No hay		
F- 51	50.7	5.36	b 21.09	p 9.13	0.00			12.7 MILPA (Q)			b 15.25	b 1.38	16.06	25				
F- 61	60.9	5.50	b 21.21	b 9.25		10		10.2 AYANCUAL	12	0.42	b 15.13	b 1.26	15.51	23				
F- 70	70.0	.....	b 21.34	b 9.38		14		9.1 ALTA VISTA	17	0.27	b 15.00	b 1.13	.....	3ES		A
F- 76	75.4	6.22	p 21.41	p 9.48				5.4 RAMONES (FD)			p 14.50	p 1.06	15.23	42 - 57		G Y		
F- 88	87.2	6.45	b 21.59	b 10.06		16		11.8 LOMA	20	0.40	b 14.29	b 0.48	15.00	23				
F-101	100.1	7.13	b 22.18	b 10.25		17		12.9 BARRETOSA	25		b 14.10	b 0.29	14.32	13				
F-110	109.4	7.40	p 22.34	p 10.43		14		9.3 HERRERAS (RA)	19		p 13.54	b 0.13	14.10	31		G		
F-113	112.7	.....	b 22.40	b 10.49	0.40	11		5.3 LA LAJA	14	0.73	b 13.44	b 0.07	.....	No hay		
F-118	117.7	7.57	22.49	10.58				5.0 LA PALMITA			13.35	b 23.58	13.53	45				
F-133	132.4	8.40	p 23.13	q 11.17 11.37	0.35	18		14.7 ALDAMAS (MD)	21		q 13.16 12.56 P 442	p 23.35	13.26 12.35 P 140	25 - 51		A C G T Y		
F-142	141.2	8.54	b 23.24 X144	b 11.48		9		8.8 DOCTOR COS	11		b 12.46	b 23.24 X143	12.18	19				
F-148	147.6	9.06	b 23.33	b 11.57 X442		6		6.4 ZACATE	8		b 12.37	b 23.14	11.57 X139	24				
F-155	154.3	.....	b 23.42	b 12.06	0.00	14		6.7 ARROYO LOBO	16	0.00	b 12.29	b 23.05	.....	No hay		
F-163	162.7	9.30	p 23.55	p 12.19 X140				8.4 OCHOA (HA)		0.70	p 12.19 X139	p 22.55	11.19	29		R		
F-170	169.4	.....	0.04	12.28		18		6.7 EL AZUCAR	22		12.07	22.43	.....	Véase Nota		
F-180	179.8	9.55	p 0.19	p 12.44	0.50			10.4 CAMARGO (GO)		0.50	p 11.55	p 22.30	10.51	31		A G		
F-191	190.4	.....	b 0.32	b 12.58	0.60	20		10.6 NUEVO CADILLO	24	0.60	b 11.40	b 22.15	.....	No hay		
F-200	199.5	10.19 X442	p 0.44	p 13.10				9.1 VALADECES (VZ)			p 11.30	p 22.04	10.19 X441	26				
F-209	208.3	10.30	p 0.55	p 13.22	0.00	9		8.8 CUEVAS (VS)	11	0.10	p 11.20	p 21.53	10.05	30				
F-212	211.9	.....	b	b				5.6 VENECIA			b	b .....	.....	No hay		
F-216	215.4	.....	b	b	0.10	12		3.5 LOS ALTOS	15	0.18	b	b .....	.....	No hay		
F-221	220.5	11.01 X140	b 1.14	b 13.41				5.1 ARGUELLES			b 11.01 X441	b 21.34	9.47	16				
F-228	227.4	.....	b	b	0.06	11		6.9 SINAI	13	0.10	b	b .....	.....	No hay		
F-232	231.4	11.22	p 1.32	p 13.59				4.0 ANZALDUAS			b 10.45	b 21.16	9.31	24 - 48		A Y		
F-244	243.8	12.12	p 1.51	p 14.18	0.45	13		12.4 REYNOSA (RN)	16	0.55	p 10.28	p 20.59	9.07	26 - 77		G		
F-253	252.4	.....	b 2.06	b 14.33	1.00			8.6 CORRALES		0.90	b 10.09	b 20.42	.....	No hay		
F-258	257.2	.....	b 2.15	b 14.42		32		4.8 ALACRANES	42		b 10.00	b 20.33	.....	No hay		
F-266	265.4	13.00	p 2.30	p 14.57	0.52			8.2 RIO BRAVO (CO)		0.34	p 9.47	p 20.18	8.22	70 - 15		G		
F-273	272.5	13.17	b 2.43	b 15.10	0.40	11		7.1 TENACITAS	14	0.80	b 9.32	b 20.03	8.05	23				
F-277	277.0	.....	b	b				4.5 CHARCO AZUL			b	b .....	.....	No hay		
F-281	280.2	13.35	b 2.59	b 15.26	0.80	12		5.2 CANALES	15	0.95	b 9.16	b 19.47	7.47	35				
F-287	287.0	.....	b 3.10	b 15.37	0.41	18		6.8 LOS OLMO	26	0.93	b 9.05	b 19.36	.....	No hay		
F-295	294.9	14.05	b 3.24	b 15.51				7.9 CONTROL			b 8.54	b 19.25	7.18	23		A		
F-299	298.1	14.25	p 3.31	p 15.58	0.25	5		3.2 RAMIREZ (ZA)	6	0.29	p 8.44	p 19.15	7.04	23 - 27				
F-304	303.1	14.36	b 3.39	b 16.06	0.00	5		5.0 CAPOTE	7	0.17	b 8.36	b 19.07	6.54	7				
F-308	307.7	.....	b	b		8		4.6 TIMONES	11	0.25	b	b .....	.....	No hay		
F-312	311.3	14.51	b 3.52	b 16.19	0.10			5.6 SANDOVAL			b 8.24	b 18.54	6.40	19				
F-318	317.4	.....	b	b	0.08	8		6.1 LA GLORIA	10	0.30	b	b .....	.....	No hay		
F-320	319.2	15.06	b 4.05	b 16.32				1.8 ROSITA			b 8.12	b 18.42	6.27	18				
F-330	329.8	Ll. 15.25 H. M.	Ll. 4.20 H. M.	Ll. 16.45 H. M.	0.28	11		10.6 MATAMOROS (MO)	14	0.37	S. 8.00 H. M.	S. 18.30 H. M.	S. 6.10 H. M.	Patio		ABCGRITY		
		441	143	139				HORARIO No. 4			140	144	442					
		Carga Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario							Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario					

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- Nos. 139, 143 y 441 quedan autorizados en Emp. de Matamoros, para asumir sus itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).
- De El Azúcar Kilóm. F-169 parte una espuela con longitud de 4,600 metros, y a una distancia de 4,222 metros sobre la misma espuela, parte otra con capacidad para 20 unidades. Pueden efectuarse encuentros en este lugar.
- En Kilóm. F-299.2 hay un escape con capacidad para 7 unidades.

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 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 14-1 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 expeditar el servicio telegráfico en el orden de prioridad establecido por la regla 35 del Reglamento de Telegrafos, 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 anclado, 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 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-cruce. Los trenes deben aproximarse a velocidad reducida y regirse por las señales del guarda-cruce. Si faltara éste, protegerán su paso sobre el cruce 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 cruce 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-cruce.

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-cruce, 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-cruce.

29.— De acuerdo con la ley, los cruces 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 cruces 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 Saltillo, Ramos Arizpe, Monterrey, Nuevo Laredo y Matamoros.

2.—**LIBROS DE BOLETINES:** En las oficinas telegráficas en Saltillo, Ramos Arizpe, Monterrey, Nuevo Laredo y Matamoros.

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 CUARENTA (40) kilómetros por hora en tangentes, ni de VEINTICINCO (25) kilómetros por hora en curvas.

4.—**ESTACIONES DE REDUCIR Y COMPLETAR TONELAJE:**
DISTRITO DE RINCONADA: Soledad, Durazno y Ramos Arizpe.

DISTRITO DE NUEVO LAREDO: Salinas Victoria, El Puerto y Villaldama.

DISTRITO DE MATAMOROS: Ramones, Aldamas y Reynosa.

5.—**COLOCACION DE MAQUINAS AYUDADORAS EN TRENES DE FLETE:** Detrás del último carro cargado, y si se manejan carros vacíos deben quedar detrás de la ayudadora.

6.—**UBICACION DE LAS PLACAS DE "LIMITE DEL PATIO":**
SALTILLO: Al Norte, sobre el Distrito de Rinconada en Kilóm. B-919.512.

MONTERREY: Al Norte, sobre el Distrito de Nuevo Laredo en Kilóm. B-1026.800; sobre el Distrito de Matamoros en Kilóm. F-3.000; sobre el Distrito de Linares de la Sub-División del Golfo en Kilóm. M-515.000 y sobre el Distrito de Paredón de la misma Sub-División en Kilóm. M-526.730. Al Sur, sobre el Distrito de Rinconada en Kilóm. B-1018.000.

NUEVO LAREDO: Al Sur, en Kilóm. B-1286.581.

MATAMOROS: Al Sur, en Kilóm. F-326.583.

7.—**MAQUINAS SOLAS RETROCEDIENDO** no deben exceder la velocidad de CUARENTA (40) kilómetros por hora en tangentes, ni de VEINTE (20) kilómetros por hora en curvas. (Excepción a la Regla 103-A).

8.—**DIMENSIONES DE PUENTES Y TUNELES:** Para los efectos de la cláusula 24 de las Instrucciones Generales de este horario, se dan a conocer las siguientes:

TUNEL DE LA MARIPOSA Kilóm. B-958: Altura mínima sobre el hongo del riel 6.30 metros; ancho mínimo 5.40 metros.

PUENTE KILOM. B-1014: En curva; altura sobre el hongo del riel 6.30 metros; ancho mínimo 5.40 metros.

PUENTE KILOM. B-1221-A: Altura sobre el hongo del riel 6.45 metros; ancho 4.20 metros.

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

DISTRITO DE RINCONADA: Local Norte, en Monterrey, y Local Sur, en Saltillo.

DISTRITO DE NUEVO LAREDO: Locales Norte y Sur, en Villaldama.

DISTRITO DE MATAMOROS: Locales Norte y Sur, en Ochoa.

10.—**APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE A MAQUINAS:** Todas las máquinas de vapor deben salir de Monterrey con el tanque de combustible LLENO. En Villaldama y Aldamas deben

rellenarlos completamente, para que en Nuevo Laredo y Matamoros, respectivamente, tomen el muy indispensable para llegar a Villaldama y Aldamas, respectivamente, donde volverán a reabastecerse.

11.—**PATIO DE SALTILLO.** La administración de la terminal de Saltillo está a cargo de la División de San Luis.

a).—El movimiento de trenes y máquinas de patio u otro material rodante entre "Y" Saltillo y Saltillo, está protegido por el Sistema Automático de Señales (S. A. S.) Ríjanse por el Reglamento respectivo.

b).—Todos los trenes de pasajeros que lleguen a Saltillo, así como los trenes de carga procedentes del Distrito de Rinconada, y turnos de Carneros o de Paredón, deben entrar retrocediendo a Saltillo, por la vía denominado "de los panteones". Trenes que entren de frente, se gobernarán como sigue: Trenes procedentes del Distrito de Carneros darán un silbido largo y uno corto (— o) para que el cambiador alinie el cambio "A" al brazo derecho de la "Y", en cuyo caso se seguirán gobernando por señales de mano. Trenes procedentes de los Distritos de Rinconada y Paredón, se gobernarán por las indicaciones de la señal absoluta 2-D.

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

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

e).—Cuando la vía de panteones esté ocupada y aun cuando los trenes o carros libren la señal enana 4-E, todas las demás señales del S. A. S. darán la indicación de "parada" y el movimiento sobre las vías controladas sólo podrá hacerse por medio de señales de mano.

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

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

12.—**DISTRITO DE RINCONADA:** Los trenes procederán con precaución en túnel Kilóm. B-958 y en tajos Kilóms. B-983 al B-985, en previsión de derrumbes.

13.—**TERMINAL DE MONTERREY:**

a).—La administración de la terminal de Monterrey, corresponde a la División de Monterrey.

b).—La corriente de tránsito entre Monterrey (Psgr) y Emp. de Matamoros, se hace en vía doble. Todos los trenes y máquinas de patio u otro material rodante, deben moverse sobre la vía de su derecha, considerando la dirección en que se muevan.

c).—Los trenes de carga que salen de, y llegan a Monterrey (Carga), deben hacerlo por la antigua "vía del acero" que conecta con la vía principal en Emp. de Matamoros.

d).—Trenes de pasajeros de tránsito rumbo al Norte, deben entrar de frente a la estación de pasajeros, y a su salida deben retroceder para salir de frente por la vía doble.

e).—Trenes de pasajeros que se inicien en Monterrey, rumbo al Norte, también deben retroceder para salir de frente por la vía doble.

f).—Trenes de pasajeros de tránsito rumbo al Sur, deben entrar retrocediendo a la estación de pasajeros.

g).—Trenes de pasajeros de la División del Golfo, deben entrar a, o salir de la estación "Unión" de Monterrey (Psgr), retrocediendo por la Avenida Colón.

h).—Trenes mixtos procedentes de la División del Golfo, se reciben en el Patio de Clasificación, donde debe estar lista una máquina de patio para traerlos por la vía doble de pasajeros a la estación "Unión".

i).—Trenes mixtos rumbo a la División del Golfo, deben consolidarse sobre la vía correspondiente de la vía doble del Distrito de Nuevo Laredo. Estos trenes deben mover su equipo de carga del Patio General "IM", extremo Sur, y BAJO PROTECCION DE BANDERA, entrarán a la vía principal del Distrito de Rinconada, frente a los corrales para continuar por la vía doble correspondiente del Distrito de Nuevo Laredo, con las debidas precauciones.

j).—Hay "desviadores" en: Extremo Norte del Patio General de Carga, con servicio continuo de cambiavía; en extremo Norte Patio de Clasificación, y en extremo Norte vía 7 de bodega, frente al escape 166, sin servicio de cambiavía.

k).—Horas de servicio de los cambiavías: Estación "Unión", peine de pasajeros, 0 h. 01 m. a 15 hs. y 17 a 24 hs.; Patio General de Carga, extremo Norte, servicio continuo; Emp. de Matamoros, 7 a 12 hs. y 14 a 17 hs., excepto Domingos y festivos.

l).—**CRUCEROS A NIVEL:**

Crucero tipo "F", vía de operación patio general, extremo Sur, y vía del taller extremo Sur.

Crucero tipo "H", vía principal del Distrito de Linares de la Sub-División del Golfo, con la calle de Guerrero. Guardacrucero de 6 hs. a 21 hs., excepto domingos y festivos.

Crucero tipo "H", vía principal del Distrito de Rinconada y calle de Edison. Guardacrucero de 6 hs. a 21 hs. excepto domingos y festivos.

Crucero tipo "H", vía operación Cía. Fundidora Fierro y Acero, S. A., con la carretera nacional. Guardacrucero de 10 hs. a 18 hs., excepto domingos y festivos.

Crucero tipo "H", vía principal del Distrito de Rinconada y Avenida Madero, denominado "La Moderna". Guardacrucero de 7 hs. a 22 hs., excepto domingos y festivos.

14.—**NINGUN TREN DEBE SALIR DE NUEVO LAREDO O MATAMOROS** sin que el Celador o Vista Aduanal se presente, a menos de que se tenga la autorización expresa de la Aduana para poderlo hacer sin la presencia de ellos.

15.—**EN PUENTE KILOM. F-70 DEL DISTRITO DE MATAMOROS,** por ser muy angosto, no libra una persona sacando la cabeza de la caseta de la máquina, o de los coches o cabuses. Antes de pasarlo adviértanlo claramente a los pasajeros.

16.—**LLAMADAS POR TELEGRAFONO:**

DESPACHADOR, en Monterrey, una larga (—).

Saltillo, una larga, una corta y una larga (— o —).

Ramos Arizpe, dos cortas y una larga (o o —).

Monterrey "KN", dos largas (— —).

Villaldama, tres largas (— — —).

Nuevo Laredo, una larga, una corta y una larga (— o —).

Aldamas, dos largas (— —).

Matamoros, tres largas (— — —).

TRENES EN CAMINO, cuatro cortas (o o o o).

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%, 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.

38,000 Lbs. x 2,500 Tons

41,000 Lbs.

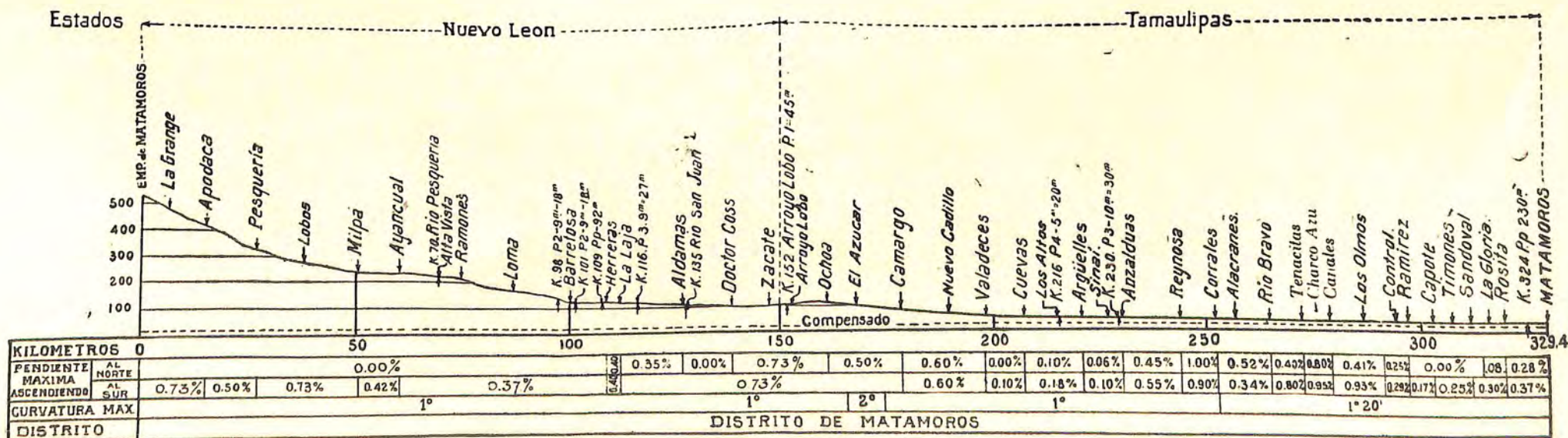
= 2,317 Tons. ecuacionadas.

- (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 el indicado 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 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.
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	48	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	12.51	13.43	14.34	15.26	16.17	17.09	18.00	18.51	19.42	20.34	21.25
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

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.



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. Jesús M. Alvarez,
Dr. Roberto Morales Ramírez,
Dr. Martín López Flores,
Dr. Luis Treviño Faz,
Dr. Luis Garza Treviño,
Dra. Deborah Espinoza de Rossani,
Dr. M. F. Rodríguez Braidá,
Dr. J. Alfonso Calcáneo,

Médico Residente,
Médico Viajero,
Médico Auxiliar,
Médico Auxiliar,
Médico Visitas a Domicilio,
Médico Oculista,
Médico Dentista,
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.
Matamoros, Tamps.
Nuevo Laredo, Tamps.

JUAN L. AROCHA,

AYUDANTE DEL SUPT. S. T., MONTERREY, N. L.

LUIS SANTOS SANTOS,

AYUDANTE DEL SUPT., S. T., MONTERREY, N. L.

TRINIDAD RUIZ MARCH,

AYUDANTE DEL SUPT., S. L. MONTERREY, N. L.

LUCIO RUAN REYNA,

AYUDANTE DEL SUPT. S. L., MONTERREY, N. L.

ANTONIO E. VILLARREAL,

JEFE DE DESPACHADORES, MONTERREY, N. L.

RAFAEL S. MARTINEZ,

SUPERINTENDENTE MONTERREY, N. L.

Ferrocarriles Nacionales de México
CUADRO ESQUEMATICO
 de la Division de
MONTERREY

