

SEGURIDAD



ANTE TODO

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DIVISION DEL GOLFO

SUB-DIVISION DEL GOLFO

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

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

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

REGLA "B" DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTES.

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

HORARIO NUMERO 5

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

HORA DEL MERIDIANO 90°

LEASE CUIDADOSAMENTE. MODIFICACIONES IMPORTANTES.

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

DESTRUYANSE TODOS LOS HORARIOS ANTERIORES

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

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

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

TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS

(CON RIEL SECO)

MAQUINAS DE VAPOR

Clase.....	GR-43	GR-42	GR-34	G-26, 27 y 28	GR-20	F-36	F-25	F-15
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.
Números.....	1550 a 1558 1560 a 1586	1500 a 1527	1381 a 1433	1243 a 1306 1307 a 1329 1330 a 1361	1137 a 1190	841 a 897	770 a 795	747 a 750
Cilindros: diámetro en pulgadas.....	25 x 32	23 x 30	21 x 30	21 x 26	21 x 28	20 x 28	20 x 24	19 x 24
Motrices: diámetro en pulgadas.....	61	58	58	55	55	62	60	62
Caldera: presión de vapor en libras.....	185	200	200	200	180	180	180	180
Fuerza de tracción al 85% en libras.....	51,600	46,516	38,778	35,440	34,350	27,639	24,480	21,381
Base rígida en pies y pulgadas.....	17'6"	16'	15'6"	15'6"	15'	13'6"	11'	11'
Peso de máquina y tender en toneladas métricas.....	178	179	161	142,150 y 150	145	122	110	110
RUMBO AL NORTE			FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DE	A							
DOÑA CECILIA.....	C. Victoria.....	5	.....	1,095	.....	925	660	.....
C. VICTORIA.....	Tinajas.....	4	1,875	1,550	.....	1,310	940	.....
Tinajas.....	Montemorelos.....	4	1,040	830	.....	715	530	.....
Montemorelos.....	Monterrey.....	4	1,475	1,310	.....	1,015	730	.....
MONTERREY.....	Paredón.....	5	1,280	950	.....	785	495	.....
Paredón.....	Hipólito.....	5	1,510	1,120	.....	945	735	.....
TAMUIN.....	El Mante.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	440
El Mante.....	Calles.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	670
370	575							
RUMBO AL SUR			FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DE	A							
HIPOLITO.....	Paredón.....	10	2,945	2,650	2,160	1,965	1,550	.....
Paredón.....	Monterrey.....	10	2,460	2,200	1,860	1,550	1,060	.....
MONTERREY.....	Vaqueros.....	4	1,910	1,780	1,580	1,335	1,010	.....
Vaqueros.....	C. Victoria.....	4	1,095	970	875	740	530	.....
C. VICTORIA.....	Doña Cecilia.....	6	.....	.....	1,235	1,030	735	.....
CALLES.....	Las Ovejas.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	1,500
Las Ovejas.....	El Mante.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	1,200
El Mante.....	Tamuin.....	4	.....	.....	.....	.....	.....	140
370	575							

NOTAS:

- 1) No deben operar locomotoras en los tramos en que no tengan marcado tonelaje.
- 2) De la clase G-26 exclúyanse las locomotoras números 1243, 1245, 1247, 1249, 1250, 1272, 1273, 1282, 1294, 1296 y 1303 que son clase GR-26 y remolcan igual tonelaje que las clase GR-34.
- 3) De las clases G-27 y G-28 exclúyanse las locomotoras números 1307, 1311, 1313, 1319, 1327, 1331, 1333, 1335, 1336, 1338, 1339, 1342 a 1346, 1348, 1349, 1353, 1356, 1357, 1359 y 1362 que son clase GR-32 y remolcan igual tonelaje que las clase GR-34.
- 4) Cuando un tren sea manejado por dos 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) Núms. 6200 a 6209, DE-11 Núms. 6300-A a 6319-A, DE-12 Núms. 6400 a 6413, redúzcase el tonelaje de las máquinas de vapor en un 10% si el tren va manejado por máquina clase DE-10 (Carga) o DE-12 y en un 15% cuando el tren vaya manejado por máquina clase DE-10 (Pasajeros).
- 6) Un tren manejado por una máquina clase DE-10 (Carga) DE-11 o DE-12 y otra clase DE-10 (Pasajeros) redúzcase el 11% al tonelaje de la máquina, ya sea DE-10 (Carga) DE-11 o DE-12, con objeto de que la velocidad mínima en ningún caso sea inferior a 23 kilómetros por hora.
- 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".
- 8) Máquinas clase DE-6, NM-5600 a 5618, remolcan igual tonelaje que las clase DE-7.

MAQUINAS DIESEL-ELECTRICAS

Clase.....	DE-10 (Cga)	DE-11	DE-10 (Psgr)	DE-12	DE-7
Iniciales.....	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
Números.....	6200 a 6209	6300-A a 6319-A	6210 a 6213	6400 a 6413	5700 a 5705
Velocidad mínima, kilómetros por hora.....	18	18	23	18	16
Velocidad máxima, kilómetros por hora.....	80	105	105	105	90
Relación de engranes.....	65:12	62:15	62:15	63:15	75:16
Fuerza de tracción continuada en libras.....	74,000	40,000	58,000	82,000	27,000
Base rígida, en pies y pulgadas.....	9'	9'	9'	16'9"	11'3"
Peso en toneladas métricas.....	210	105	210	270	121
RUMBO AL NORTE		FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DE	A				
DOÑA CECILIA.....	C. Victoria.....	5	2,365	1,185	2,105
C. VICTORIA.....	Tinajas.....	4	3,245	1,625	2,890
Tinajas.....	Montemorelos.....	4	1,910	955	1,700
Montemorelos.....	Monterrey.....	4	2,415	1,210	2,150
MONTERREY.....	Paredón.....	5	2,185	1,095	1,945
Paredón.....	Hipólito.....	5	2,570	1,285	2,285
1,055	815				980
RUMBO AL SUR		FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DE	A				
HIPOLITO.....	Paredón.....	10	5,085	2,545	4,525
Paredón.....	Monterrey.....	10	4,225	2,115	3,750
MONTERREY.....	Vaqueros.....	4	3,415	1,710	3,040
Vaqueros.....	C. Victoria.....	4	1,910	955	1,700
C. VICTORIA.....	Doña Cecilia.....	6	2,635	1,320	2,345
770	1,070				

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 Tons.
 Factor carro 10 que multiplicado por 42 (carros) es igual a 420 Tons.
 Total 2,520 Tons. 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.

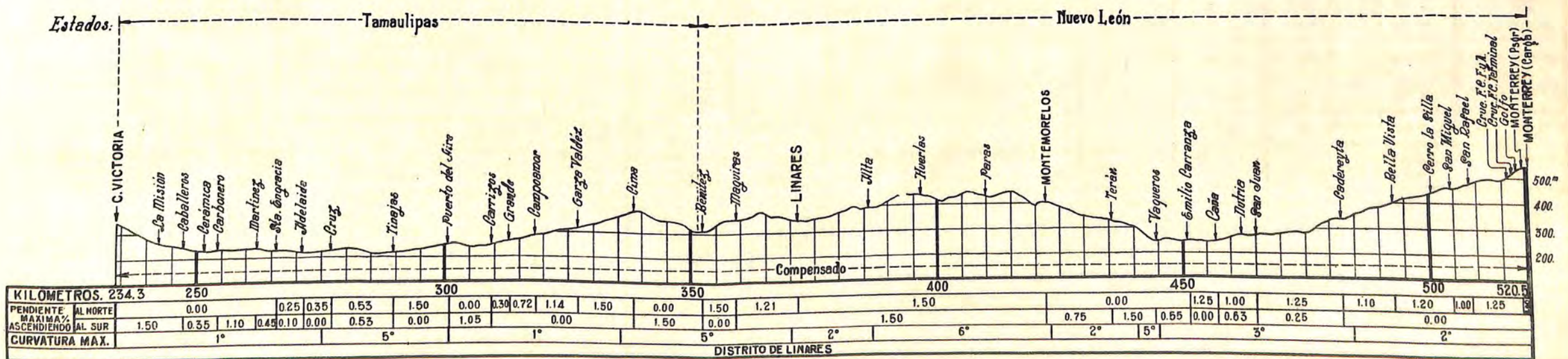
$$\frac{38,000 \text{ Lbs.} \times 2,500 \text{ Tons.}}{41,000 \text{ Lbs.}} = 2,317 \text{ Tons. ecuacionadas.}$$

- (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 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.

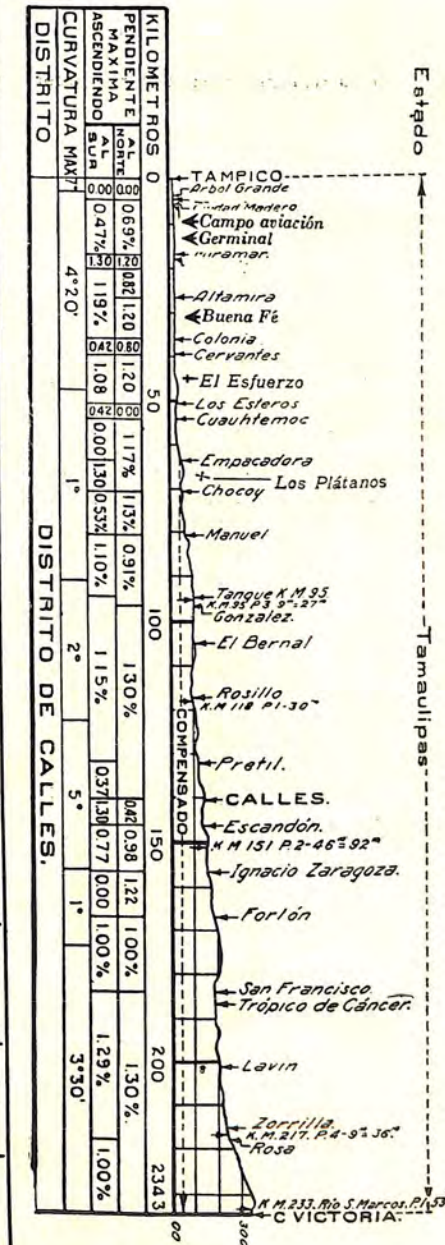
TABLA DE VELOCIDADES

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.	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	11.07	11.96	12.85	13.74	14.63	15.52	16.41	17.30	18.19	19.08	19.97	20.86	21.75
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	3.45	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.



Número de las Estaciones	Distancia de Tampico Kilómetros	RUMBO AL NORTE				Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE CALLES		RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.		Agua Báscula Combustible Ganado Registro Teléfono "Y"
		SEGUNDA CLASE		Primera Clase	ESTACIONES			Primera Clase	SEGUNDA CLASE		Escapes	Otras			
		523	519	171				172	520	524					
L-669	0.0			S. 7.00		DN.....TAMPICO.....(KO)	6	0.00	H. M. 19.50			Patio	ABR		
L-673	4.0	S. 16.45	S. 7.35	p 7.08	0.00	4.0.....ARBOL GRANDE.....	3		p 19.42	H. M. 14.45	H. M. 21.11	Patio	R		
M-6	5.6	16.50	7.40	p 7.12		1.6 D.....CIUDAD MADERO.....(SO)			p 19.38	14.40	21.06	12			
.....	5.8					0.2 CRUCERO "F" TRANVIAS ELECTRICOS						No hay			
.....	5.8				0.69	0.0 CRUCERO "F" TRANVIAS ELECTRICOS	12	0.47				No hay			
M-12	11.7					5.9.....CAMPO AVIACION.....						5ES			
M-13	13.0			b		1.5.....GERMINAL.....			b			No hay			
M-17	16.7	17.05	7.55	b 7.26		5.7.....MIRAMAR.....			b 19.24	14.19	20.50	33			
M-26	25.9	17.21	8.13	p 7.41		9.2 D.....ALTAMIRA.....(AW)	11	1.30	p 19.11	14.02	20.35	42	G		
M-30	30.0			b	1.20	4.1.....BUENA FE.....	13	1.19	b			No hay			
M-36	35.4	17.36	8.28	b 7.54		5.4.....COLONIA.....			b 18.54	13.42	20.20	13			
M-40	39.3	17.43	8.36	b 8.00	0.80	5.9.....CERVANTES.....	5	0.42	b 18.48	13.34	20.14	29			
M-48	48.0			b	1.20	8.7.....EL ESFUERZO.....	15	1.08	b			No hay			
M-51	50.9	18.06	8.55	b 8.16		2.9.....LOS ESTEROS.....			b 18.32	13.14	19.56	33	A		
M-55	54.5	18.26 X172	9.05	p 8.22	0.00	5.6 DN.....CUAUHTEMOC.....(RX)	5	0.42	p 18.26 X523	13.01	19.48	16			
M-64	63.7			b 8.32		9.2.....EMPACADORA.....		0.00	b 18.12			No hay			
M-67	67.0			b	1.17	5.3.....LOS PLATANOS.....	22	1.30	b			No hay			
M-71	70.8	18.53	9.33	b 8.44		3.8.....CHOCOY.....			b 18.02	12.28	19.24	31	G		
M-81	80.8	19.10 X524	9.58	p 8.59	1.13	10.0 D.....MANUEL.....(BH)	13	0.53	p 17.48	12.08	19.10 X523	47-18	G		
M-95	94.8			9.15	0.91	14.0.....TANQUE KILOM. M-95.....	20	1.10	17.28			No hay	AT		
M-97	97.0	19.35	10.25	p 9.24		2.2 D.....GONZALEZ.....(GM)			p 17.23	11.36	18.45	36-20	GY		
M-105	104.7	19.47	10.39	b 9.34		7.7.....EL BERNAL.....	9	1.15	b 17.10	11.18	18.32	30			
M-118	117.3	20.07	11.00 X520	p 9.52	1.30	12.6 D.....ROSILLO.....(RB)	15		p 16.54	11.00 X519	18.14	28			
M-133	132.1	20.31	11.24	b 10.12		14.8.....PRETIL.....	18		b 16.36	10.35	17.52	32	G		
M-141	140.2	20.48	11.50	p 10.20 X520	0.42	8.1 DN.....CALLES.....(EU)	10	0.37	p 16.26	10.20 X171	17.38	Patio	GRY		
M-147	146.4	20.58	12.00	b 10.49	0.98	6.2.....ESCANDON.....	7	1.30	b 15.58	9.47	17.26	28			
M-157	156.7	21.17	12.20	p 11.04	1.22	10.3 D.....IGNACIO ZARAGOZA.....(IS)	12	0.77	p 15.45	9.29	17.10	26-15	A		
M-167	166.8	21.33	12.39	p 11.18		10.1 D.....FORLON.....(OM)	12	0.00	p 15.28	9.07	16.50	27-8	G		
M-175	175.0			11.29	1.00	8.2.....PLACA KILOM. M-175.....	21	1.00	15.16			No hay			
M-185	184.1	22.00	13.04	b 11.41		9.1.....SAN FRANCISCO.....			b 15.05	8.34	16.24	48			
.....	186.7					2.6.....TROPICO DE CANCER.....	19					No hay			
M-201	200.1	22.29	13.35	p 12.02	1.30	13.4 DN.....LAVIN.....(KC)	18	1.29	p 14.46	8.11	16.00	32	A		
M-215	215.0	22.55	14.02	b 12.21		14.9.....ZORRILLA.....			b 14.27	7.38	15.32	19			
M-219	218.1	23.01	14.22 X172	b 12.26		5.1.....ROSA.....	4		b 14.22 X519	7.31	15.25	31			
M-235	234.3	LL. 23.30 H. M.	LL. 14.50 H. M.	LL. 12.46 H. M.		16.2 DN.....C. VICTORIA.....(VH)	19	1.00	S. 14.02 H. M.	S. 7.00 H. M.	S. 15.00 H. M.	Patio	ABCGRY		
		523	519	171					172	520	524				
		Carga Diario	Carga Diario	Pasajeros Diario					Pasajeros Diario	Carga Diario	Carga Diario				



Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) En Kilóm. M-19 hay un ladero particular con capacidad para 44 unidades.
- 2) En Kilóm. M-95 hay una espuela E. S. con capacidad para 6 unidades.

Número de las Estaciones	Distancia de Tampico Kilómetros	RUMBO AL NORTE			Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE LINARES			Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.	Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Teléfono "Y"	
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE			HORARIO No. 5				PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE			
		521	523	171			ESTACIONES	172	524		522					
M-235	234.3	S. 6.40	S. 1.10	S. 13.06		DN.....	C. VICTORIA.....(VH)	Q H. M. 13.42	LL 10.00	H. M. 16.45	Patio	ABCGRY				
M-243	242.3	.....	.....	b.....	10	.....	8.0 LA MISION.....	b.....	.....	.....	No hay	.....			
M-248	247.6	7.05	1.33	p 13.25 X172		D.....	5.3 CABALLEROS.....(CB)	p 13.25 X171	9.38	16.23	38-19	.....			
M-252	251.6	.....	.....	b.....	0.00	.....	4.0 CERAMICA.....	b.....	.....	.....	1ES	.....			
M-255	254.3	7.18	1.45	b 13.35	2	.....	2.7 CARBONERO.....	b 13.15	9.26	16.08	37	.....			
M-263	262.2	7.30	1.57	b 13.45	6	.....	7.9 MARTINEZ.....	b 13.05	9.15	15.56	37	.....			
M-266	266.0	7.42	2.04	p 13.51	3	D.....	3.8 SANTA ENGRACIA.....(GP)	p 13.00	9.09	15.50	36-16	G				
M-272	271.1	7.52	2.13	p 13.58	4	D.....	5.1 ADELAIDA.....(DC)	p 12.53	9.00	15.35	25	.....			
M-277	277.0	8.10	2.23	p 14.08	5	DN.....	5.9 CRUZ.....(RU)	p 12.44	8.50	15.18	24-21	A G				
M-290	289.8	8.30 X524	2.42	b 14.23	0.53	.....	12.8 TINAJAS.....	b 12.26	8.30 X521	14.53	22	.....			
M-301	300.5	8.52	3.00	b 14.38 X522	1.50	.....	10.7 PUERTO DEL AIRE.....	b 12.14	8.10	14.38 X171	30	.....			
M-310	309.4	9.09	3.14	p 14.50	0.00	D.....	8.9 CARRIZOS.....(RZ)	p 12.03	7.56	14.12	37	G				
M-314	313.1	9.15	3.21	b 14.55	0.30	.....	3.7 GRANDE.....	b 11.58	7.50	14.03	27	.....			
M-319	318.3	9.25	3.30	b 15.01	0.72	.....	5.2 CAMPOAMOR.....	b 11.52	7.42	13.55	37	.....			
M-327	327.0	9.45	3.48	p 15.16	1.14	DN.....	8.7 GARZA VALDES.....(GV)	p 11.42	7.30	13.42	22-22	A G				
M-339	338.3	10.10	4.08	b 15.30	1.50	.....	11.5 CIMA.....	b 11.27	7.07	13.13	36	.....			
M-353	352.6	10.32	4.30	b 15.46	0.00	.....	14.3 BENITEZ.....	b 11.07	6.45	12.51	26	.....			
M-359	358.8	10.59 X172	4.40	b 15.55	1.50	.....	6.2 MACUIRAS.....	b 10.59 X521	6.35	12.41	19	.....			
M-372	371.5	11.56 X522	5.07	p 16.14 16.24	1.21	DN.....	12.7 LINARES.....(NF)	p 10.41 10.26	6.15 5.52	12.21 11.56 X521	Patio	ACGRY				
M-386	385.8	12.16	5.32 X524	b 16.41	1.50	.....	14.3 ALTA.....	b 10.07	5.32 X523	11.37	37	.....			
M-398	397.2	12.36	5.54	b 16.56	1.50	.....	11.4 HUERTAS.....	b 9.51	5.14	11.20	37	.....			
M-410	409.9	12.56	6.19	b 17.11	1.50	.....	12.7 PARAS.....	b 9.33	4.54	11.00	46	.....			
M-422	421.9	13.36	6.50	p 17.29	1.50	DN.....	12.0 MONTEMORELOS.....(MZ)	p 9.15	4.34	10.40	Patio	AGRY				
M-436	435.5	13.58	7.10	b 17.44	1.50	.....	15.6 TERAN.....	b 8.52	4.03	10.02	37	.....			
M-445	444.8	14.16	7.26	p 17.55	0.00	D.....	9.3 VAQUEROS.....(VO)	p 8.39	3.47	9.43	35	.....			
M-452	451.1	14.32	7.38	b 18.02	1.25	.....	6.3 EMILIO CARRANZA.....	b 8.30	3.35	9.31	37	.....			
M-457	457.0	14.42	7.48	b 18.09	1.25	.....	5.9 CAÑA.....	b 8.23	3.26	9.21	34	.....			
M-462	461.9	.....	.....	b.....	1.00	.....	4.9 NUTRIA.....	b.....	.....	.....	No hay	.....			
M-465	464.6	15.01	8.13 X172	p 18.21	1.00	DN.....	2.7 SAN JUAN.....(JO)	p 8.13 X523	3.14	9.08	51	A G Y				
M-483	482.5	15.31	8.38 X522	p 18.41	1.25	D.....	17.9 CADEREYTA.....(CG)	p 7.53	2.45	8.38 X523	27	.....			
M-494	493.8	15.51	8.56	b 18.53	1.10	.....	11.3 BELLA VISTA.....	b 7.38	2.29	8.09	42	.....			
M-501	500.3	16.01	9.06	b 19.01	1.20	.....	6.5 CERRO LA SILLA.....	b 7.31	.....	7.58	9	A		
M-505	504.6	16.08	9.13	b 19.07	1.20	.....	4.5 SAN MIGUEL.....	b 7.26	2.14	7.51	36	.....			
M-509	508.6	.....	.....	b.....	1.00	.....	4.0 SAN RAFAEL.....	b.....	.....	.....	No hay	.....			
.....	516.8	.....	.....	.....	1.00	.....	8.2 CRUCERO F.C. F. y A.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	517.3	.....	.....	.....	1.25	.....	0.5 CRUCERO F.C. TERMINAL.....	.....	.....	.....	.....	.....
M-519	518.4	16.31	9.36	19.26	1.25	DN.....	1.1 GOLFO.....(DS-MY)	7.08	1.54	7.25	Patio	.....			
B-1022	519.2	↓	↓	LL 19.35	0.00	DN.....	0.8 MONTERREY (PSGR.).....(KN)	S. 7.00	↑	↑	Patio	A R Y				
M-521	520.5	LL 16.50 H. M.	LL 9.55 H. M.	H. M.	0.00	DN.....	1.3 MONTERREY (CARGA).....(KR)	S. 1.35 H. M.	S. 7.05 H. M.	.....	Patio	ABCGMRY			
		521	523	171			HORARIO No. 5	172	524	522						
		Carga Diario	Carga Diario	Pasajeros Diario				Pasajeros Diario	Carga Diario	Carga Diario						

Dirección Superior "AL NORTE"

(El perfil de este distrito en la Pág. 3).

Número de las Estaciones	Distancia de Tampico Kilómetros	RUMBO AL NORTE			DISTRITO DE MONTERREY-CARGA		RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.		Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Teléfono "Y"
		Segunda Clase		Pendiente máxima ascendiendo	HORARIO No. 5		Primera Clase		Segunda Clase	Escapes	Otras	
		525	Carga Diario		Por ciento	Pasajeros	378	380	526			
B-1022	519.2											Patio A R Y A B C G M R Y R T
M-521	520.5	S. 7.30	0.00	2	DN..... MONTERREY (Psgr.) (KN)	2	0.00	LI. 6.20	LI. 20.15			
M-524	523.8	LI. 7.35 H. M.		4	DN..... MONTERREY (Cga.) (KR) 3.5 EMP. TOPO CHICO	5		S. 6.08 H. M.	S. 20.03 H. M.	LI. 13.40 H. M.	S. 13.35 H. M.	
		525						378	380	526		
		Carga Diario						Mixto Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario		

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTA:

Los trenes de este Distrito deben moverse a velocidad reducida, entre Monterrey (Cga.) y Monterrey (Psgrs.) esperando encontrar trenes de la División de Monterrey, virándose o retrocediendo a la estación Unión.

Número de las Estaciones	Distancia de Tampico Kilómetros	RUMBO AL NORTE			DISTRITO DE PAREDON		RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.		Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Telegráfico "Y"	
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE	Pendiente máxima ascendiendo	HORARIO No. 5		Primera Clase		SEGUNDA CLASE	Escapes		Otras
		525	Carga Diario			377	379	378	380	526			
B-1025	520.5											Patio RT No hay RT	
M-524	523.8	S. 7.38			EMP. DE MATAMOROS 3.3 EMP. TOPO CHICO	5	0.00	LI. 6.06	LI. 20.00	LI. 13.32			
M-525	524.5	7.40			0.7 TOPO CHICO			b 6.04	b 19.58	13.30		27	
M-529	528.5				4.0 SAGUNTO	14	0.80					7	
M-535	534.2	7.58	b 20.53	b 7.23	5.7 TOPO GRANDE	18		b 5.47	b 19.40	13.10		46	
M-548	548.0	8.25	b 21.14	b 7.48	13.8 CHIPINQUE	4		b 5.20	b 19.15	12.40		46	
M-551	550.8			b 7.54	2.8 ABASOLO	9						No hay	
M-558	557.4	9.35	p 21.35	p 8.15	6.6 HIDALGO (HD)	11	0.00	p 5.01	p 18.57	12.22		Patio A	
M-566	566.0	9.52	p 21.49	p 8.31	8.6 VILLA MINA	20		p 4.39	p 18.34	11.27		46	
M-582	581.4	10.20	b 22.13	b 8.55	15.4 ARISTA	13		b 4.16	b 18.10	11.02		46	
M-592	591.4	10.45 x526	b 22.36	b 9.18	10.0 IXTLE	13		b 4.00	b 17.54	10.45 x525		33	
M-596	596.0				4.6 EL MILAGRO	13	0.28	b	b			No hay	
M-602	601.8	11.03	b 22.51	b 9.37	5.8 RAMOS	8	0.22	b 3.38	b 17.33	10.20		33	
M-609	608.9	11.55	p 23.29	p 9.50 x526 10.25	7.1 PAREDON (PR)	10	0.23	p 3.25	p 17.20	10.05 9.20 x379		Patio ACRTY	
	609.2				0.5 EMP. DISTRITO REATA	10						No hay	
M-619	618.3	12.13	b 23.45	b 10.42	9.1 AMARGOS	8	0.00	b 2.36	b 16.31	8.58		38	
M-626	625.7	12.30	b 23.59	b 10.58	7.4 LAS MORAS	5		b 2.25	b 16.20	8.43		34 A	
M-630	629.7	12.38	b 0.05	b 11.05	4.0 FRAUSTRO	15	0.20	b 2.12	b 16.07	8.28		36	
M-643	642.9	13.10	b 0.33	b 11.35	15.2 JOSEFA	13		b 1.51	b 15.46	8.03		38	
M-655	654.4	13.35	p 0.55	p 11.58	11.5 SAUCEDA (SH)	10	0.30	p 1.32	p 15.27	7.40		52-11 G	
M-664	663.3	14.00	b 1.13 x378	b 12.17	8.9 MIMO	10		b 1.13 x377	b 15.07	7.18		37	
M-674	673.5	LI. 14.30 H. M.	LI. 1.35 H. M.	LI. 12.40 H. M.	10.2 HIPOLITO (HO)	11	0.00	S. 0.55 H. M.	S. 14.50 H. M.	S. 7.00 H. M.		Patio ACGMRY	
		525						378	380	526			
		Carga Diario	Mixto Diario	Mixto Diario				Mixto Diario	Mixto Diario	Carga Diario			

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- Hay semáforo selectivo en Las Moras.
- En Kilóm. M-573.8 hay un ladero de "Yeseras Monterrey" con capacidad para 4 unidades.

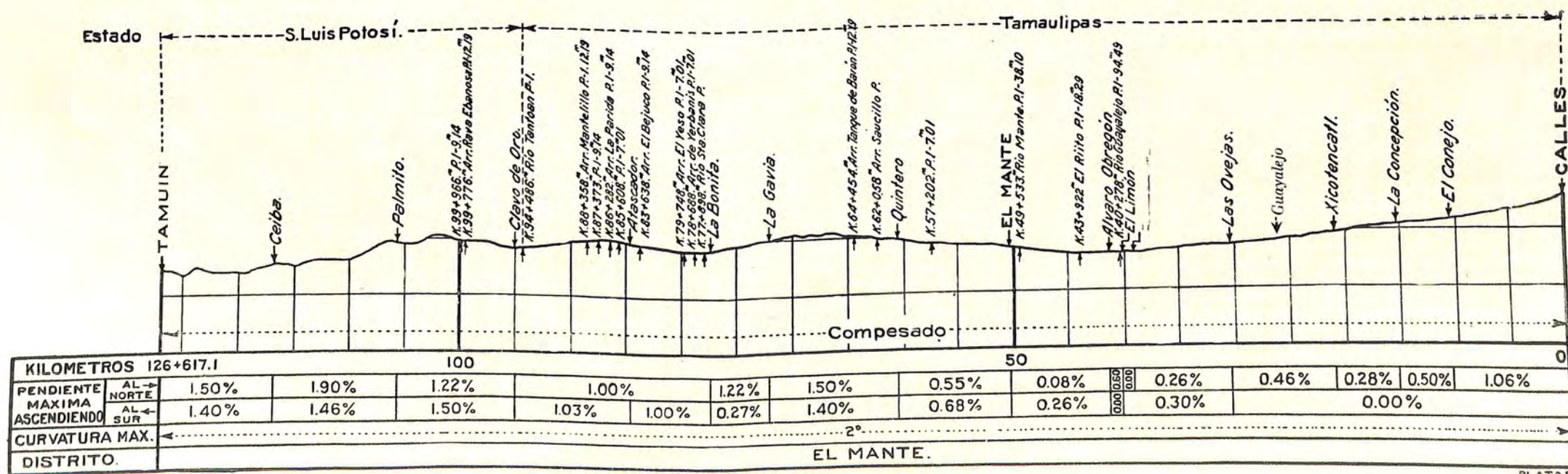
(El perfil de este distrito en la Pág. 9).

Número de las Estaciones	Distancia de Calles Kilómetros	RUMBO AL NORTE					Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE EL MANTE			Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL SUR			Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.		Agua Combustible Ganado Registro Teléfono "Y"
		PRIMERA CLASE			HORARIO NO. 5				PRIMERA CLASE					Escapes	Otras				
		385	383	381	ESTACIONES				382	384	386								
L-565	126.6	S. H. M. 8.45				1.50	15	D. TAMUIN (RG)					U. H. M. 7.30	61		GRY			
MA-117	116.7	b 9.10				1.90	17	9.9 CEIBA	20	1.40			b 7.02	37					
MA-106	105.6	b 9.38				1.22	16	11.1 PALMITO	22	1.46			b 6.35	37					
MA-95	95.0	b 10.05				1.00	15	10.6 CLAVO DE ORO	21	1.50			b 6.08	21					
MA-85	84.7	b 10.31				1.00	11	10.3 ATASCADOR	21	1.03			b 5.42	29					
MA-78	77.2	b 10.50				1.22	8	7.5 LA BONITA	15	1.00			b 5.23	37					
MA-72	71.9	b 11.04				1.50	17	5.3 LA GAVIA	11	0.27			b 5.09	37					
MA-61	60.5	b 11.33				0.55	16	11.4 QUINTERO	23	1.40			b 4.40	24					
MA-51	50.4	U. H. M. 12.00	S. H. M. 14.35	S. H. M. 8.30		0.08	12	10.1 EL MANTE (MC)	21	0.68		U. H. M. 12.35	S. H. M. 4.15		Patio	ACRY			
MA-42	41.2	p 15.01	p 8.56			0.60	14	9.2 ALVARO OBREGON (OB)	16	0.26		p 12.15	p 18.15			A			
MA-41	40.2	b	b			0.26	14	1.0 EL LIMON	17	0.30		b	b		No hay				
MA-31	30.4	b 15.21	b 9.16			0.46	11	9.8 LAS OVEJAS	14			b 11.49	b 17.49		17				
MA-25	24.7	b	b			0.28	13	5.7 GUAYALEJO	14			b	b		29				
MA-21	21.0	p 15.40	p 9.35			0.50	13	3.7 XICOTENCATL (LX)	14	0.00		p 11.33	p 17.33		22				
MA-14	14.0	b	b			1.06	13	7.0 LA CONCHA	18			b	b		No hay				
MA-11	10.5	b 16.00	b 9.55					5.5 EL CONEJO				b 11.13	b 17.13		17				
M-141	0.0	U. H. M. 16.20	U. H. M. 10.15					10.5 CALLES (EU)				S. H. M. 10.55	S. H. M. 16.55		93	GRY			
		385	383	381				HORARIO NO. 5				382	384	386					
		Mixto Día 26 Cada Mes	Mixto Diario	Mixto Diario								Mixto Diario	Mixto Diario	Mixto Día 26 Cada Mes					

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) Núm. 382 es superior a Núm. 383.
- 2) Núm. 386 es superior a Núm. 385.
- 3) En Kilóm. MA-15.4 hay un ladero de la Cía Azucarera del Río Guayalejo, S. A., con capacidad para 29 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 agregarse 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 COMPUESTOS EXCLUSIVAMENTE CON EQUIPO DE PASAJEROS O DE CARGA, CON RUEDAS DE ACERO, deben hacer el "tiempo mínimo entre estaciones" para trenes de pasajeros, si las circunstancias lo permiten. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al jefe de Despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio. Quedan exceptuadas de esta autorización aquellas máquinas para las cuales se tiene establecido un tiempo mínimo especial en ciertos distritos de algunas divisiones.

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

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

8.—ENCUENTROS O LIBRAMIENTOS EN ESTACIONES SIN SERVICIO DE COMUNICACION. Todo tren que con mucha anticipación haya recibido órdenes para encontrar a otro, y aquellos trenes inferiores que vayan a librar el tiempo de itinerario de trenes superiores en estaciones sin servicio de comunicación, pedirán informes al despachador antes de salir de la última estación de comunicación en servicio. Si al llegar al punto de encuentro o libramiento, el tren que se espera no está a la vista, hay que comunicarlo inmediatamente al despachador, para que disponga lo conveniente.

9.—PARA EVITAR PARADAS INNECESARIAS A LOS TRENES DE FLETE, cuando no tengan trabajo en una estación de registro, en la cual sólo habrán de detenerse para cumplir con la regla 83-A, los despachadores deben autorizar el paso de registro en la forma prescrita por el reglamento, y cuando hayan recibido el "O. S.", autorizarán al telegrafista para que los registre.

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

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

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

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

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

15.—LOS MAQUINISTAS DE CAMINO O DE PATIO, no deben llevar constantemente encendidos los focos instalados arriba de las casetas de las máquinas, para evitar accidentes por deslumbramiento al personal que viaja arriba de los carros, debiendo 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, transmítanse 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, (durmiertes, maderas, etc.) hay que cerciorarse previamente de que libran en los tajos y túneles y en las instalaciones del camino, tales como andenes, árboles de cambio, básculas de vía, embarcaderos de flete y ganado, puentes de estructura superior, tomas de agua y combustible, edificios, puertas, viaductos, señales fijas, muy especialmente las de los Sistemas CTC, y en general en todos aquellos lugares en donde puedan dañar las instalaciones. Igual práctica debe observarse cuando se manejen grúas, 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-cruceiro. Los trenes deben aproximarse a velocidad reducida y registrarse por las señales del guarda-cruceiro. Si faltara éste, protegerán su paso sobre el cruceiro por medio de un miembro de la tripulación.

TIPO "D". Los formados por vías férreas a nivel y protegidos por semáforos de acción electro-automática que exhiben luces rojas a destellos y accionan campanas de alarma. Si la luz lateral de estas señales se enciende continua o intermitentemente, es indicación de que las señales están al corriente y el tren puede proseguir; pero si la luz lateral no se enciende, es indicación de que las señales no funcionan y en tal caso óbrese conforme a lo dispuesto por la Regla 103.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cuando al estar haciendo movimiento, o por cualquier otra causa los trenes se detengan sobre las agujas de los cambios "TRES EN UNO", procedentes de vías distintas a aquellas a las cuales estén normalmente alineados, y tengan que retroceder, antes de hacerlo, debe alinearse a mano el cambio hacia la vía a la cual se va a retroceder, restableciéndose después a su posición normal.

INSTRUCCIONES ESPECIALES

1.—**RELOJES REGLAMENTARIOS:** En las oficinas telegráficas en Tampico, Doña Cecilia, Calles, Ciudad Victoria, Monterrey, Paredón e Hipólito.

2.—**LIBROS DE BOLETINES:** En las oficinas telegráficas en Tampico, Doña Cecilia, Ciudad Victoria, El Mante, Monterrey, Paredón e Hipólito.

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 VEINTE (20) kilómetros por hora en tangentes, excepto en el Distrito de El Mante en el cual no la excederán de QUINCE (15) kilómetros por hora en tangentes, reduciéndola convenientemente en curvas.

4.—**ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE:**
 DISTRITO DE CALLES: Calles.
 DISTRITO DE LINARES: Tinajas, Puerto del Aire, Cima, Benítez, Magüiras y Montemorelos.
 DISTRITO DE PAREDON: Paredón.

5.—**UBICACION DE LAS PLACAS DE "LIMITE DE PATIO":** Monterrey, al Norte, sobre el Distrito de Paredón en Kilóm. M-526.730, sobre el Distrito de Nuevo Laredo de la División de Monterrey en Kilóm. B-1026.800 y sobre el Distrito de Matamoros de la misma División en Kilóm. F-3.000. Al Sur, sobre el Distrito de Rinconada de la División de Monterrey en Kilóm. B-1018.000.
 TAMPICO: Sobre el Distrito de Calles en Kilóm. M-9 y sobre el Distrito de Ebano de la División de Cárdenas en Kilóm. L-657.

6.—**MAQUINAS SOLAS RETROCEDIENDO:** En el Distrito de El Mante, no deben exceder la velocidad de QUINCE (15) kilómetros por hora en tangentes, reduciéndola convenientemente en curvas.

7.—**TERMINAL DE MONTERREY:**

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

b) La corriente de tránsito entre Monterrey (Psgrs.) 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 (Psgrs.), retrocediendo por la Avenida Colón.

h) Trenes mixtos llegando a 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 Rinconada y calle de Edison. Guardacruceiro de 6 a 21 hs. excepto domingos y festivos.

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

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

8.—**VIA DOBLE:** La corriente de tránsito entre Tampico y Doña Cecilia 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. Hay cortavías que conectan ambas vías principales de la vía doble en Kilóms. L-669, L-670, L-673, L-674, L-675, L-676 y L-678. Cuando por alguna circunstancia se obstruya alguna de las dos vías principales. Los trenes o máquinas de patio deben tomar el cortavía más próximo para continuar por la otra vía DEBIDAMENTE PROTEGIDOS, hasta el siguiente cortavía por el cual deben volver a la vía de su derecha.

9.—**TRENES DE LA DIVISION DEL GOLFO** que tengan que moverse entre Arbol Grande y Doña Cecilia, lo harán retrocediendo y DEBIDAMENTE ABANDERADOS, sujetándose a las disposiciones del párrafo anterior. El Personal trenista debe registrarse en Doña Cecilia con la misma identidad con que haya llegado a, o vaya a salir de Arbol Grande.

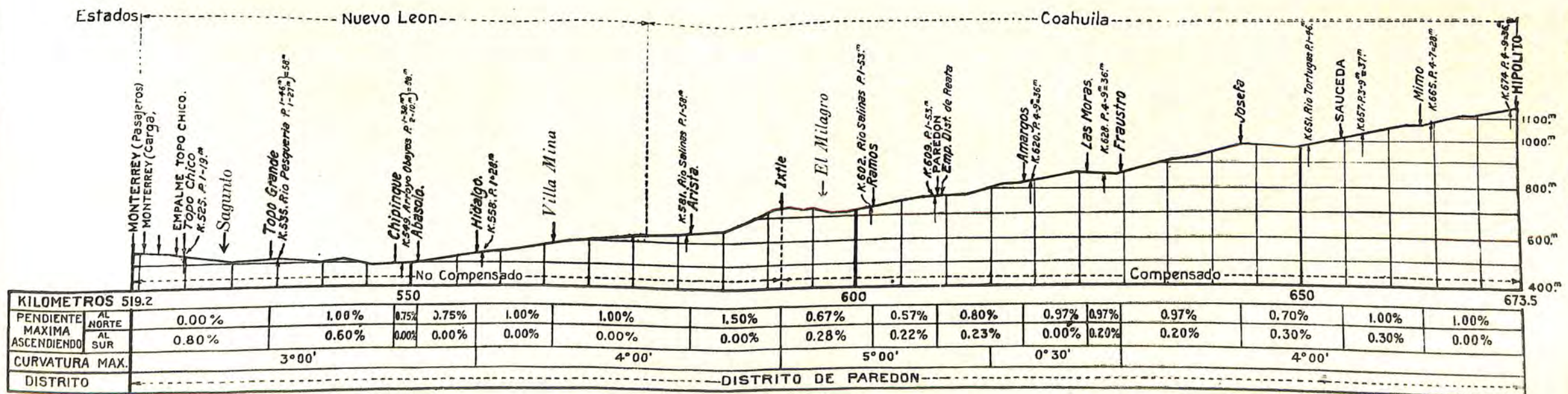
10.—**HAY DOS CRUCEROS TIPO "F"** en Kilóm. M-5.8 con los tranvías eléctricos, sobre los cuales los Ferrocarriles Nacionales tienen preferencia.

11.—**HAY SEMAFOROS SELECTIVOS DEL SISTEMA "BEA"** en tanque kilóm. M-95, Huertas, Cadereyta y Fraustro.

12.—**LA COMUNICACION CON EL DESPACHADOR** se hace por medio de teléfono selectivo. Las llamadas para casetas en estaciones sin servicio de comunicación es: dos largas y una corta (—o), y para trenes en camino cuatro cortas (oooo).

13.—**UNICAMENTE EN TRENES ASCIENDIENDO**, cuya velocidad no sea mayor de VEINTE (20) kilómetros por hora, puede permitirse a las cuadrillas de trabajadores que enganchen sus arzones en la parte posterior de los trenes, siempre que no vayan cargados con materiales.

14.—**HAY DESVIADORES EN LA VIA PRINCIPAL**, en los siguientes lugares: Kilóm. M-235.30 al Norte del patio de Ciudad Victoria y en Kilóm. M-673.05 al Sur del patio de Hipólito.



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 FALEZCA** antes de la llegada del Cirujano Local, dése aviso por telégrafo a éste, al Cirujano en Jefe y al Superintendente de División.
- 8) **LAS CAMILLAS** para el traslado de los lesionados y enfermos, deben encontrarse siempre en los carros de equipaje y en los hospitales.
- 9) **SE RECOMIENDA MUY ESPECIALMENTE**, que en casos de accidentes personales, se rijan de acuerdo con las disposiciones que contiene el Reglamento de Seguridad. En caso de levantar algún lesionado, cuídese de no provocarle movimientos bruscos que pudieran completar una fractura o luxación, etc., a fin de evitar complicaciones.

Dr. Sixto Martínez Garza,
Dr. Roberto Morales Ramírez,
Dr. Martín López Flores,
Dr. Luis Garza Treviño,
Dra. Deborah Espinoza de Rossani,
Dr. Luis Treviño Faz,
Dr. Raúl Cervera Méndez,
Dr. Gustavo Castro David,
Dr. Fructuoso Ferral,
Dra. Clara Pinete Espínola,

Médico Residente,
Médico Auxiliar,
Médico Auxiliar,
Médico Oculista,
Médico Dentista,
Médico Visitas a Domicilio,
Médico Residente,
Médico Residente,
Médico Aux. y de Visitas a Domicilio,
Médico Residente,

Monterrey, N. L.
Monterrey, N. L.
Monterrey, N. L.
Monterrey, N. L.
Monterrey, N. L.
Monterrey, N. L.
Tampico, Tamps.
C. Madero, Tamps.
C. Madero, Tamps.
C. Victoria, Tamps.

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

J. ISABEL VALDEZ M.,
AYUDANTE DEL SUPT. S. L., MONTERREY, N. L.

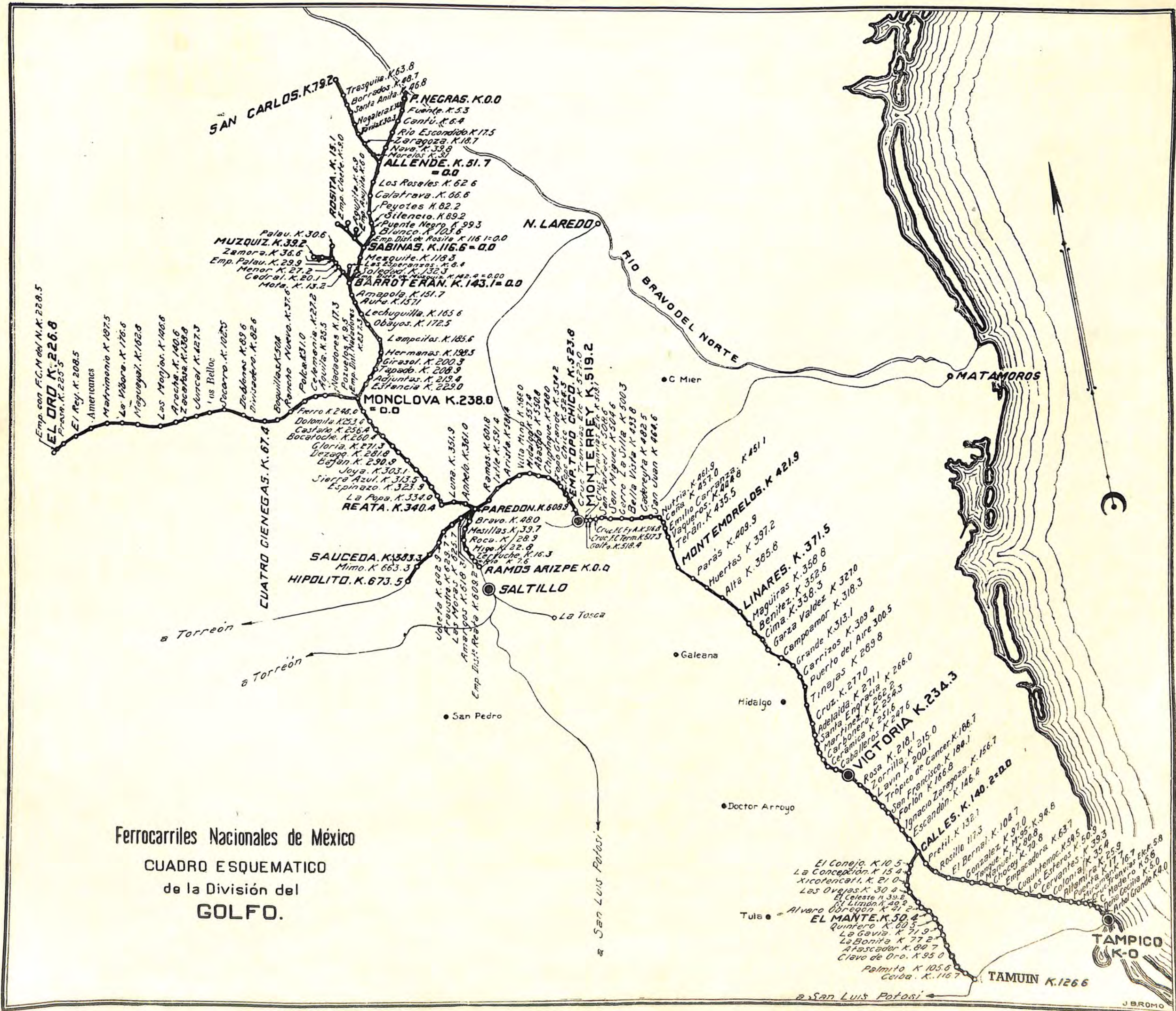
FRANCISCO R. RODRIGUEZ,
JEFE DE DESPACHADORES, MONTERREY, N. L.

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

REPORT OF THE HOSPITAL BOARD FOR THE YEAR 1871

The Hospital Board has the honor to acknowledge the receipt of your report of the year 1871, and to be glad to see that the same has been so favorably received by the public. The Board has the pleasure to inform you that the same has been approved by the Board, and that the same will be published in the usual manner.

The Board has the pleasure to inform you that the same will be published in the usual manner. The Board has the pleasure to inform you that the same will be published in the usual manner. The Board has the pleasure to inform you that the same will be published in the usual manner.



Ferrocarriles Nacionales de México
 CUADRO ESQUEMATICO
 de la División del
 GOLFO.