

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO.

DIVISION DE SAN LUIS POTOSI

SESECURIDAD ANTE
HORARIO NUMERO 6

En vigor desde las 0h.01m. del Lunes 5 de diciembre de 1927

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

Destruyanse todos los horarios anteriores.

Léase cuidadosamente.

Modificaciones importantes.

J. J. FRANCO,

Supte. Gral. de Transportes, México, D. F.

M. CABRERA,

Vice-Pte. y Gte. Gral., México, D. F.

TABLA DE TONELAJE PARA LOCOMOTORAS

ESTACIONES		CLASE F-10		CLASE F-11		CLASE G-45-R		CLASE G-21, 27, 28, 29, 30		CLASE G-23, 24, 25, 26 y 25-R		CLASE G-40		CLASE M-15		CLASE K-11-R		CLASE H-11	
		Máqs. N. M. Núms.		Máqs. N. M. Núms.		Máqs. N. M. Núms.		Máqs. N. M. Núms.		Máqs. N. M. Núms.		Máqs. N. M. Núms.		Máqs. N. M. Núms.		Máqs. N. M. Núms.		Máqs. N. M. Núms.	
		201, 206, 211, 212, 213		199, 214-218, 220, 221, 223-225, 227, 229, 230, 232-236, 238-246, 248, 250		791-830, 836-850		503-569, 645, 646-670, 671-701, 702		571-579, 580-595, 600-629, 630-644		785-790		139-158		911-950		1101-1120	
		Cilindros 16x20		Cilindros 17x24		Cilindros 21x28		Cilindros 21x26		Cilindros 21x30		Cilindros 22x28		Cilindros 25x28		Cilindros 25x30		Cilindros 21½x33	
		Trac. 10.453 lbs.		Trac. 12.862 lbs.		Trac. 28.288 lbs.		Trac. 29.186 lbs.		Trac. 31.934 lbs.		Trac. 32.837 lbs.		Trac. 32.910 lbs.		Trac. 43.750 lbs.		Trac. 60.000 lbs.	
		Presión 140 lbs.		Presión 140 lbs.		Presión 180 lbs.		Presión 200 lbs.		Presión 200 lbs.		Presión 180 lbs.		Presión 180 lbs.		Presión 190 lbs.		Presión 200 lbs.	
Peso Loc. Ten. 60 Tons.		Peso Loc. Ten. 67 Tons.		Peso Loc. Ten. 146 Tons.		Peso Loc. Ten. 143 Tons.		Peso Loc. Ten. 145 Tons.		Peso Loc. Ten. 144 Tons.		Peso Loc. Ten. 193 Tons.		Peso Loc. Ten. 200 Tons.		Peso Loc. Ten. 230 Tons.			
Tons. Cars.		Tons. Cars.		Tons. Cars.		Tons. Cars.		Tons. Cars.		Tons. Cars.		Tons. Cars.		Tons. Cars.		Tons. Cars.			
Emp. Escobedo	San Miguel Allende	400	9	500	12	1100	26	1140	27	1240	30	1300	31	1250	30	1735	41	2420	57
San Miguel Allende	San Felipe	290	7	365	9	800	19	835	20	900	22	950	23	900	21	1235	29	1670	40
San Felipe	Villa Reyes	400	9	500	12	1100	26	1140	27	1240	30	1300	31	1250	30	1735	41	2420	57
Villa Reyes	La Pila	265	7	365	9	800	19	835	20	900	22	950	23	900	21	1235	29	1670	40
La Pila	San Luis Potosí	550	13	680	16	1500	36	1550	37	1700	40	1775	42	1725	41	2310	55	3270	78
San Luis Potosí	Moctezuma	435	10	540	13	1190	28	1235	29	1340	32	1395	33	1355	32	1807	43	2600	62
Moctezuma	Laguna Seca	265	7	365	9	800	19	835	20	900	22	950	23	900	21	1235	29	1650	39
Laguna Seca	La Ventura	360	9	455	11	1000	24	1045	25	1125	27	1180	28	1135	27	1585	38	2200	52
La Ventura	Carneros	265	7	365	9	800	19	835	20	900	22	950	23	900	21	1235	29	1650	39
Carneros	Saltillo	475	11	590	14	1400	45	1450	45	1550	45	1600	45	1550	45	2100	65	2800	85
Saltillo	Carneros	135	3	180	4	400	9	420	10	450	11	485	12	440	11	648	16	890	21
Carneros	Gómez Farías	350	8	390	9	955	23	1000	24	1075	26	1135	27	1085	26	1500	36	2110	50
Gómez Farías	Vanegas	400	9	500	12	1100	26	1140	27	1240	30	1300	31	1250	30	1735	41	2420	57
Vanegas	Laguna Seca	265	7	365	9	800	19	835	20	900	22	950	23	900	21	1235	29	1650	39
Laguna Seca	Bocas	400	9	500	12	1100	26	1140	27	1240	30	1300	31	1250	30	1735	41	2420	57
Bocas	Pinto	220	5	300	7	650	16	685	16	770	19	775	19	725	17	1030	25	1450	34
Pinto	San Luis Potosí	410	10	510	12	1120	26	1165	28	1260	30	1325	31	1270	30	1780	42	2450	58
San Luis Potosí	La Pila	300	7	405	10	895	21	940	22	1005	24	1065	25	1020	24	1366	33	1700	40
La Pila	Chirimoya	290	7	365	9	800	19	835	20	900	22	950	23	900	21	1235	29	1670	40
Chirimoya	San Felipe	125	3	170	4	380	9	405	10	430	10	465	11	415	10	615	15	830	20
San Felipe	San Miguel Allende	400	9	500	12	1100	26	1140	27	1240	30	1300	31	1250	30	1735	41	2420	57
San Miguel Allende	Emp. Escobedo	460	10	570	14	1250	30	1295	31	1410	34	1465	35	1400	33	1825	44	2720	65
Vanegas	Tepiche	135	3	180	4	400	9	420	10	450	11	510	12	440	11	648	16		
Tepiche	Matehuala	575	14	625	15	1000	24			1200	29	1550	37						
Matehuala	Cedral	150	4	200	5	410	10			485	12	500	12						
Cedral	Tepiche	320	8	400	10	880	21			1015	24	1050	25						
Tepiche	Vanegas		45		45		45		45		45		45		45				
San Isidro	Potrero					150	4			180									
Potrero	San Isidro				14		14		14		14		14		14		14		14
Rincón	San Luis de la Paz	130	3	170	4														
San Luis de la Paz	Pozos	90	2	115	3														
Pozos	San Luis de la Paz	700	17	700	17														
San Luis de la Paz	Lourdes	110	3	145	3														
Lourdes	Montelongo	140	3	175	4														
Montelongo	Rincón	355	8	440	11														

NOTAS:—Al manejar locomotoras con menor presión que la indicada en esta tabla, dedúzcase el 5% del tonelaje por cada 10 libras de presión manométrica reducida.

Al manejar trenes compuestos de más carros que los indicados, agréguese 7 toneladas por cada carro excedente al peso bruto.

TABLA DE VELOCIDADES

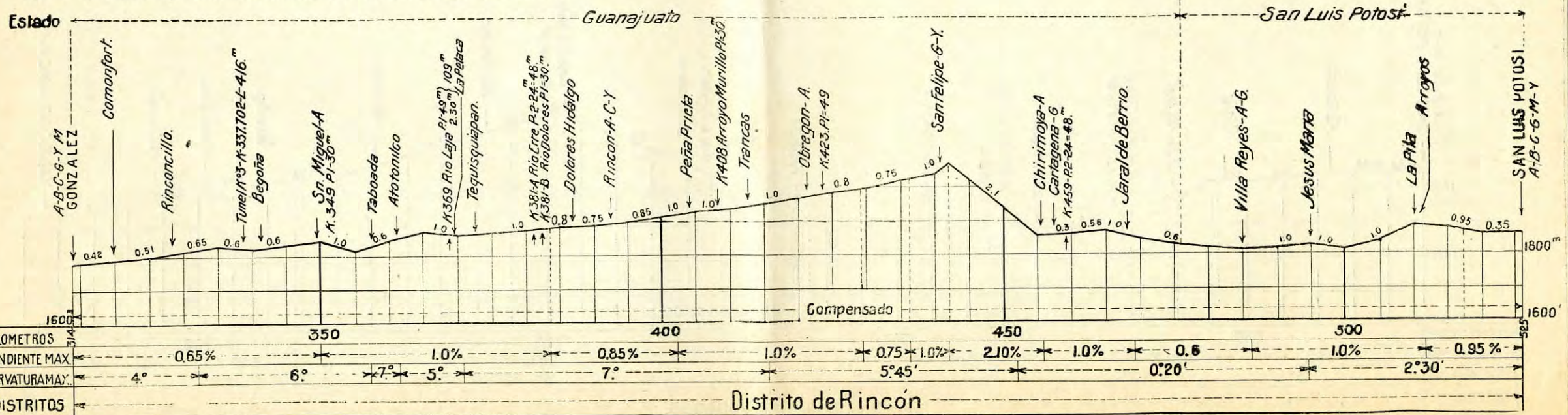
Cuando la velocidad por hora es		PARA CORRER - KILOMETROS																																																													
		1			2			3			4			5			6			7			8			9			10			11			12			13			14			15			16			17			18			19			20				
		H	M	S	H	M	S	H	M	S	H	M	S	H	M	S	H	M	S	H	M	S	H	M	S	H	M	S	H	M	S	H	M	S	H	M	S	H	M	S	H	M	S	H	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			
10	0	06	00	0	12	00	0	18	00	0	24	00	0	30	00	0	36	00	0	42	00	0	48	00	0	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	2	00	00						
15	0	04	00	0	08	00	0	12	00	0	16	00	0	20	00	0	24	00	0	28	00	0	32	00	0	36	00	0	40	00	0	44	00	0	48	00	0	52	00	0	56	00	1	00	00	1	04	00	1	08	00	1	12	00	1	16	00	1	20	00			
20	0	03	00	0	06	00	0	09	00	0	12	00	0	15	00	0	18	00	0	21	00	0	24	00	0	27	00	0	30	00	0	33	00	0	36	00	0	39	00	0	42	00	0	45	00	0	48	00	0	51	00	0	54	00	0	57	00	1	00	00			
25	0	02	24	0	04	48	0	07	12	0	09	36	0	12	00	0	14	24	0	16	48	0	19	12	0	21	36	0	24	00	0	26	24	0	28	48	0	31	12	0	33	36	0	36	00	0	38	24	0	40	48	0	43	12	0	45	36	0	48	00			
30	0	02	00	0	04	00	0	06	00	0	08	00	0	10	00	0	12	00	0	14	00	0	16	00	0	18	00	0	20	00	0	22	00	0	24	00	0	26	00	0	28	00	0	30	00	0	32	00	0	34	00	0	36	00	0	38	00	0	40	00			
35	0	01	42	0	03	25	0	05	08	0	06	51	0	08	34	0	10	17	0	12	00	0	13	42	0	15	25	0	17	08	0	18	51	0	20	34	0	22	17	0	24	00	0	25	42	0	27	25	0	29	08	0	30	51	0	32	34	0	34	17			
40	0	01	30	0	03	00	0	04	30	0	06	00	0	07	30	0	09	00	0	10	30	0	12	00	0	13	30	0	15	00	0	16	30	0	18	00	0	19	30	0	21	00	0	22	30	0	24	00	0	25	30	0	27	00	0	28	30	0	30	06			
45	0	01	20	0	02	40	0	04	00	0	05	20	0	06	40	0	08	00	0	09	20	0	10	40	0	12	00	0	13	20	0	14	40	0	16	00	0	17	20	0	18	40	0	20	00	0	21	20	0	22	40	0	24	00	0	25	20	0	26	42			
50	0	01	12	0	02	24	0	03	36	0	04	48	0	06	00	0	07	12	0	08	24	0	09	36	0	10	48	0	12	00	0	13	12	0	14	24	0	15	36	0	16	48	0	18	00	0	19	12	0	20	24	0	21	36	0	22	48	0	24	00			
55	0	01	05	0	02	10	0	03	16	0	04	21	0	05	27	0	06	32	0	07	38	0	08	43	0	09	49	0	10	54	0	12	00	0	13	05	0	14	10	0	15	16	0	16	21	0	17	27	0	18	32	0	19	38	0	20	43	0	21	40			
60	0	01	00	0	02	00	0	03	00	0	04	00	0	05	00	0	06	00	0	07	00	0	08	00	0	09	00	0	10	00	0	11	00	0</																													

Distancia de México	Distancia de San Luis	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE RINCON		RUMBO AL SUR				Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los laderos	Agua, Báscula, Combustible, Ganado, Registro, Mesa giratoria, "Y"	Horas de Oficina Telefónica Días hábiles
				SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE		HORARIO No. 6		PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE							
				23	21	3	1	ESTACIONES		2	4	22	24						
				Local Carga Diario	Directo Carga Diario	* Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Sale	Llega	Pasajeros Diario	* Pasajeros Diario	Directo Carga Diario	Local Carga Diario							Por ciento	Mixtos y Carga
313.4	211.5	5	0 42	H.M. 8.10	H.M. 7.50	H.M. 16.10	H.M. 4.20	ESTACIONES		H.M. 22.35	H.M. 10.40	H.M. 13.30	H.M. 16.00	0 00	8	B 314	Patio	A.B.C.G.M.R.Y.	Servicio continuo
319.3	205.6	8	0 51	8.22	8.00	\$ 16.20	\$ 4.30	EMP. ESCOBEDO (GO)		5.9	\$ 10.32	13.19	15.48	0 50	11	B 320	50		8.00 a 12.00
328.0	196.9	9	0 65	8.40	8.12	16.30	4.42	COMONFORT (RO)		8.7	10.20	13.07	15.25	0 56	16	B 328	42		14.00 a 18.00
338.3	186.6	3	0 60					RINCONCILLO		10.3				0 60		B 339			
341.5	183.4	7	0 60	9.08	8.30	16.45	5.00	TUNEL		3.2	21.53	12.51	14.58	0 60		B 342	53		
349.3	175.6	7	1 00	9.25	8.42	\$ 16.56	\$ 5.12	BEGOÑA		7.8	\$ 9.55	12.40	14.42	1 00	15	B 350	48	A. G.	8.00 a 12.00
357.2	167.7	3	0 60					S. Miguel Allende (SM)		7.9				0 55		B 358	4ES		14.00 a 18.00
361.0	163.9	7	1 00	10.19	8.58	17.09	5.26	TABOADA		3.8		12.21	14.13	1 00	14	R 361	53		18.00 a 8.00
368.3	156.6	4	1 00					ATOTONILCO		7.3				1 00		B 369			
372.3	152.6	13	0 80	10.41	9.17	\$ 17.22	\$ 5.40	LA PETACA		4.0	\$ 9.27	12.05	13.50	1 00		B 373	37		8.30 a 12.00
386.8	138.1	5	0 75	11.11	9.47	\$ 17.40	\$ 6.00	TEQUISQUIAPAM (QR)		14.5	\$ 9.09	11.43	13.20	0 35	7	B 387	82		13.30 a 18.00
392.4	132.5	10	1 00	11.33	9.59	\$ 17.50	\$ 6.10	DOLORES HIDALGO (HD)		5.6	\$ 9.01	11.33	13.05	0 50	14	B 393	93	A.C.G.Y.	8.45 a 13.45
403.8	121.1	8	1 00	11.53	10.19	18.04	6.25	RINCON (RN)		11.4		11.15	12.26	0 80	11	B 404	43		15.30 a 18.30
412.5	112.4	8	1 00	12.08	10.34	18.15	6.37	PESA PRIETA		8.7		11.03	12.08	1 00	12	B 413	40		8 a 12, 13 a 17
421.7	103.2	18	1 00	12.26	10.50	\$ 18.28	\$ 6.50	TRANCAS		9.2	\$ 8.22	10.50	11.54	0 56	24	B 422	41	A	8.00 a 13.00
440.6	84.3	15	0 36	13.15	11.25	\$ 18.53	\$ 7.14	OBREGON (BX)		18.9	\$ 8.00	10.20	11.25	2 10	25	B 441	90	G.R.Y.	15.45 a 18.45
455.0	69.9	2	0 27	13.45	11.55	\$ 19.14	\$ 7.35	SAN FELIPE (SF)		14.4	\$ 7.35	9.35	10.40	0 00	4	B 455	110	A	9 a 12, 13 a 18
457.5	67.4	9	0 56	13.59	12.09	19.18	7.39	CHIRIMOYA (MA)		2.5		9.27	10.33	1 00	14	B 458	SES	A.G.	18 a 1 y 2 a 9
468.3	56.6	14	0 20	14.21	12.24	\$ 19.32	\$ 7.53	CARTAGENA		10.8		9.07	10.07	0 60	21	B 469	39		7 a 12, 13 a 16
485.0	39.9	9	1 00	14.55	12.46	\$ 19.53	\$ 8.15	JARAL DE BERRIO (AL)		16.7	\$ 7.17	8.43	9.33	1 00	12	B 485	53	A.G.	16 a 23, 0.01 a 7
494.9	30.0	13	1 00	15.15	12.59	\$ 20.05	\$ 8.28	VILLA REYES (VR)		9.9	\$ 6.40	8.28	9.13	1 00	19	B 495	41		8.00 a 12.00
509.9	15.0		0 00	15.45	13.24	20.22	8.48	JESUS MARIA (JM)		15.0		7.55	8.48	0 90		B 510	48		14.30 a 18.30
511.2	13.7		0 35				8.50	LA PILA		1.3			8.38	0 95	19	B 512	6EN		
524.9	0.0			16.15	13.50	20.40	9.10	ARROYOS		13.7	6.00	7.30	8.05			B 525	Patio	A.B.C.G.M.R.Y.	Servicio continuo
				H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	SAN LUIS POTOSI (DL) (CS)				H.M.	H.M.						
				23	21	3	1	HORARIO No. 6		2	4	22	24						
				Local Carga Diario	Directo Carga Diario	* Pasajeros Diario	Pasajeros Diario			Pasajeros Diario	* Pasajeros Diario	Directo Carga Diario	Local Carga Diario						

(Sh05) 26.2 (6h00) 35.2 (4h30) 47.0 (4h50) 43.8 Tiempo en el Distrito. Distancia media recorrida por hora. (5h00) 42.3 (4h40) 45.3 (6h0) 35.2 (7h55) 26.7

Dirección Superior: "AL NORTE".

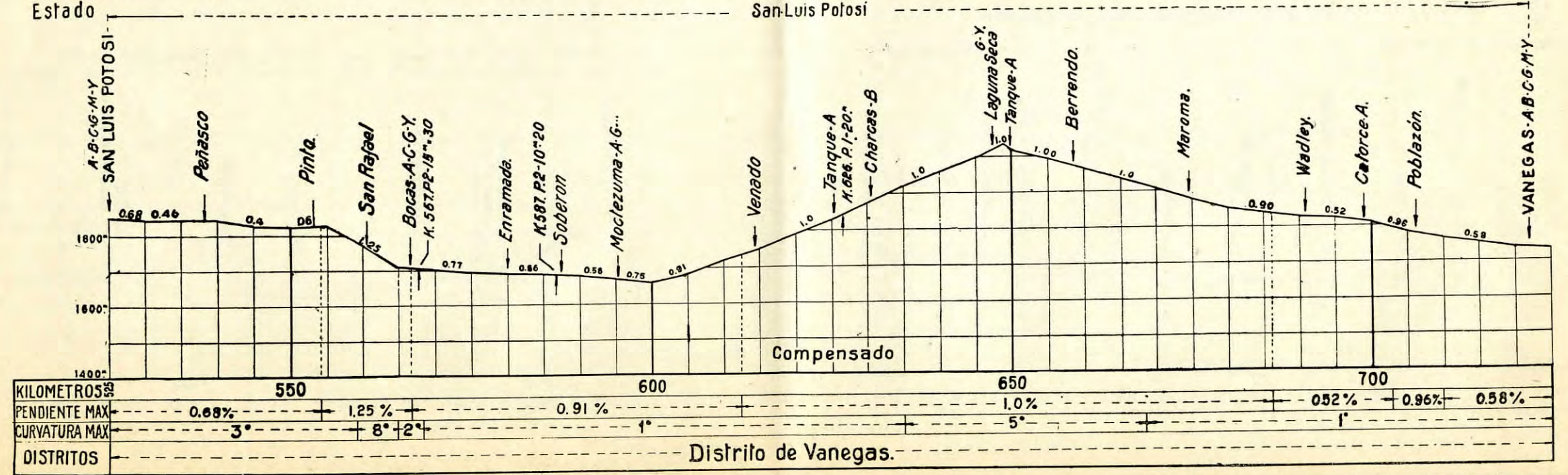
La "Y" de San Felipe, está situada a dos kilómetros al Norte de la Estación.



Distancia de México	Distancia de Vanegas	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL NORTE				DISTRITO DE VANEGAS	RUMBO AL SUR				Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los vagones	Agua, Balsa, Combustible, Ganado, Mesa giratoria Registro, "Y"	Horas de Oficina Telefónica Días hábiles	
				SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE			PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE								
				23	21	3	1		2	4	22	24							
Kilómetros	Kilómetros	Pasajeros	Por ciento	Local Carga Diario	Directo Carga Diario	* Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	ESTACIONES				Por ciento	Mixto y Carga						
H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	Sale	Llega	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.						
524.9	195.9	...	0 46	5.45	15.30	21.05	9.40	DN... SAN LUIS POTOSI (DI OS)		17.05	5.40	3.15	15.00	0 60	...	B 525	Patio	A.B.C.G.R.M.Y.	Servicio continuo
526.4	194.4	12	0 46	...	...	...	...	EMP. DIVISION CARDENAS		...	...	...	...	0 68	17	...	...	...	...
538.7	182.1	13	0 60	6.10	15.55	21.23	10.00	12.3		16.45	5.17	2.54	14.30	0 40	19	B 539	34	...	...
553.6	167.2	...	0 45	6.40	16.15	21.39	10.20	14.9		16.25	5.00	2.34	14.00	1 25	...	B 554	40	...	...
560.1	160.7	...	0 00	...	16.25	...	...	PINTO		...	...	...	...	1 25	...	B 561	...	...	...
564.0	156.8	12	0 00	...	...	...	...	6.5		...	...	...	...	1 25	...	B 564	16 EN	...	...
566.3	154.5	12	0 51	7.10	16.46	21.57	10.41	3.9		16.02	4.42	2.08	13.30	0 77	17	B 567	150	A.G.Y.	7.00 a 11.00 13.15 a 17.15 21.45 a 4.45
579.7	141.1	...	0 54	7.37	17.04	22.12	10.59	2.3		15.40	4.23	1.46	13.00	0 86	...	B 580	43	...	...
586.9	133.9	13	0 16	...	...	...	11.09	13.4		15.30	...	...	...	0 58	19	B 587	...	...	...
594.7	126.1	...	0 91	8.07	17.24	22.30	11.23	7.2		15.20	4.07	1.26	12.30	0 75	24	B 595	41	A.	8.00 a 13.00 15.00 a 18.00
601.4	119.4	...	0 91	...	...	...	...	7.8		...	...	...	...	0 00	...	B 602	10	...	...
609.8	111.2	17	0 91	...	...	...	...	6.7		...	...	...	...	0 00	...	B 610	9	...	...
614.0	106.8	10	1 00	8.46	17.50	22.53	11.51	8.4		14.54	3.45	1.00	11.51	0 00	14	B 614	39	G.	8.30 a 12.30 14.30 a 18.30 22.00 a 5.00
624.7	96.1	6	1 00	9.12	18.10	23.10	12.09	6.7		14.39	3.32	0.46	11.06	0 00	8	B 625	35	A.	...
630.8	90.0	14	1 00	9.30	18.20	23.19	12.20	8.4		14.27	3.22	0.34	10.50	0 00	21	B 631	204	B.G.Y.	9.00 a 17.00
647.2	73.6	...	0 00	10.03	18.50	23.41	12.44	16.4		14.05	3.04	0.12	10.03	1 00	...	B 648	52	G.Y.	9.00 a 17.00 21.30 a 4.30
649.4	71.4	10	0 50	...	...	...	...	2.2		...	...	...	...	1 00	15	B 650	...	A.	...
658.8	62.0	14	0 00	10.26	19.06	23.53	12.58	9.4		13.44	2.48	23.53	9.32	1 00	20	B 659	36	...	...
674.4	46.4	...	0 48	10.57	19.27	0.09	13.17	15.6		13.17	2.29	23.17	9.00	0 90	...	B 675	40	...	...
676.0	44.8	14	0 27	...	...	...	...	1.6		...	...	...	...	1 00	20	B 691	47	...	8.00 a 14.00 16.00 a 18.00 19.45 a 2.45
690.3	30.5	7	0 00	11.29	19.49	0.27	13.40	14.3		12.42	2.10	22.50	8.28	0 52	11	B 699	33	A.	8.00 a 15.00 16.00 a 17.00
698.8	22.0	6	0 00	11.50	20.05	0.40	13.55	8.5		12.27	1.59	22.37	8.11	0 96	9	B 706	37	...	...
705.5	15.3	14	0 00	12.03	20.14	0.47	14.04	6.7		12.13	1.48	22.23	7.53	0 58	20	B 721	Patio	A.B.C.M.R.Y.	8.00 a 12.30 13.30 a 17.00 18.00 a 8.00
720.8	0.0	...	0 00	12.45	20.40	1.05	14.25	15.3		11.50	1.30	22.00	7.30						
				23	21	3	1	HORARIO No. 6				2	4	22	24				
				Local Carga Diario	Directo Carga Diario	* Pasajeros Diario	Pasajeros Diario			Mixto Diario	* Pasajeros Diario	Directo Carga Diario	Local Carga Diario						

(7h00) 28.0 (5h10) 37.9 (4h00) 49.0 (4h45) 41.2 Tiempo en el Distrito. (5h15) 37.3 (4h10) 47.0 (5h15) 37.3 (7h30) 26.1
 Distancia media recorrida por hora.

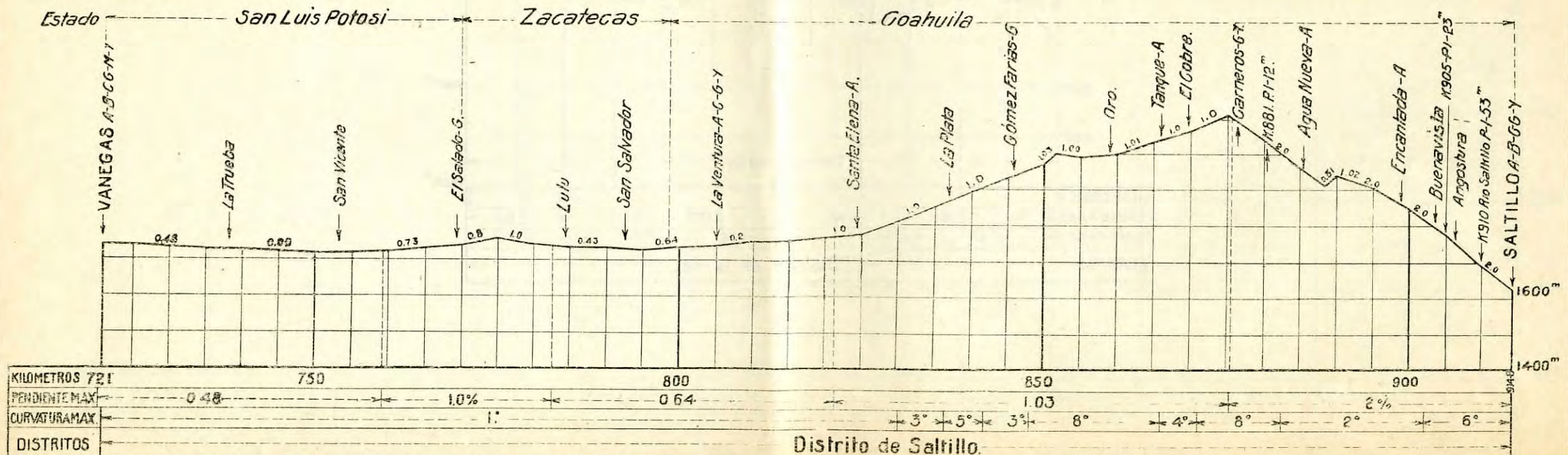
Dirección Superior: "AL NORTE". La "Y" de Bocas está situada a 2 kilómetros al Norte de la Estación.



Distancia de México	Distancia de Saltillo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	RUMBO AL NORTE					ESTACIONES	RUMBO AL SUR					Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los laderos	Agua, Balsa, Combustible, Ganado, Mesa giratoria, Registro, etc.	Horas de Oficina Telegráfica	
				SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE				PRIMERA CLASE			SEGUNDA CLASE								
				23	21	713	3	1		2	4	714	22	24							
Kilómetros	Kilómetros	Pasajeros	Por ciento	Local Carga Diario	Directo Carga Diario	Mixto Diario	* Pasajeros Diario	Pasajeros Diario		Mixto Diario	* Pasajeros Diario	Mixto Diario	Directo Carga Diario	Local Carga Diario	Por ciento	Mixto y Carga		Carros			
720.8	193.6	15	0 10	H.M. 15.05	H.M. 21.40				Sale	H.M. 11.20	H.M. 1.10		H.M. 21.00	H.M. 16.45	0 48	21	B721	Patio	A.B.C.M. R.Y.	8.00 a 12.30 18.30 a 17.00 18.00 a 8.00	
737.3	177.1	14	0 00	15.30	22.05				16.5	f 10.55	0.47		20.37	16.20	0 09	20	B738	44			
752.8	161.6	15	0 73	15.53 X ₂₄	22.25				15.5	f 10.34	0.28		20.16	15.53 X ₂₃ 15.28 X ₁	0 50	21	B753	44			
769.3	145.1	13	0 80	16.21	22.50				16.5	D 10.11	0.08		19.54	15.00	1 00	19	B770	40		8.30 a 12.00 14.00 a 18.30	
784.4	130.0	7	0 42	16.44	23.10				15.1	f 9.46	23.48		19.34	14.37	0 43	10	B785	38			
792.5	121.9	11	0 64	16.58	23.38 X ₄				8.1	D 9.34	23.38 X ₂₁		19.23	14.23	0 22	16	B793	38		9.00 a 12.00 14.00 a 19.00	
805.1	109.3	17	1 00	17.20	23.55				12.6	DN 9.15	23.21		19.06	13.59	0 20	25	B806	74	A.Y.	8.30 a 12.00 13.50 a 18.30 23.00 a 5.00	
824.8	89.6	11	1 00	17.54	0.25				19.7	f 8.43	22.53		18.36	13.19	0 00	15	B825	33			
837.0	77.4	8	1 00	18.18 X ₂₂	0.45				12.2	f 8.27	22.38		18.18 X ₂₃	12.58	0 00	12	B837	36			
846.3	68.1	11	1 03	18.36	1.03				9.3	DN 8.14	22.27		19.00 X ₁	12.40	1 00	15	B847	34		8.30 a 12.00 15.40 a 19.00 22.30 a 5.30	
858.6	55.8	...	1 01	19.00	1.23				12.3	f 7.56	22.10		17.24	12.16	0 00	14	B859	32			
866.9	47.5	10	0 96	...	...				8.3	...	...		...	...	1 00	...	B867	4ES	A.	
869.6	44.8	6	1 00	19.22	1.41				2.7	f 7.40	21.56		17.06	11.54	0 60	8	B870	34			
876.1	38.3	10	0 00	19.37	1.55				6.5	DN 7.30	21.48		16.56	11.41	2 00	16	B877	89	R.Y.	7 a 12, 14 a 17 y 17 a 7.	
885.6	28.8	...	0 51	19.59	2.18				9.5	D 7.03	21.33		16.27	11.12	1 02	23	B886	50	A.	7.00 a 12.00 14.00 a 17.00	
891.0	23.4	...	0 00	...	...				5.4	...	...		...	...	2 00	...	B891	6EN		
898.3	16.1	13	0 00	...	...				7.3	...	...		...	...	2 00	...	B899	62	A.R.	6 a 12, 14 a 16 y 16 a 6.
898.8	15.6	...	0 00	20.25	2.44	H.M. 18.35	\$ 5.15	\$ 19.37	0.5	DN 6.27	21.09	H.M. 8.00	15.52	10.37	2 00	14	B904	...			
903.9	10.5	8	0 00	...	...				5.1	...	...		...	...	2 00	...	B907	50		
906.9	7.5	...	0 00	20.41 X ₄ 20.51	3.00	f 18.51	5.26	f 19.51	3.0	f 6.04	20.51 X ₂₃	f 7.30	15.25	10.10	2 00	13	B915	Patio	A.B.C.B. R.Y.		
913.8	0.6	8	0 00	...	...				6.9	...	...		...	...	2 00	...				
914.4	0.0	8	0 00	21.10	3.20	19.10	5.40 X ₂	20.05	0.6	DN 5.45	20.40	7.00	15.00	9.45	2 00	...				Servicio continuo	
				H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	Llega	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.	H.M.							
				23	21	713	3	1	HORARIO No. 6					2	4	714	22	24			
				Local Carga Diario	Directo Carga Diario	Mixto Diario	* Pasajeros Diario	Pasajeros Diario		Mixto Diario	* Pasajeros Diario	Mixto Diario	Directo Carga Diario	Local Carga Diario							
				(6h05) 31.8	(5h40) 34.2	(0h35) 26.7	(4h15) 45.6	(5h10) 37.5	(5h35) 34.7	(4h30) 43.0	(1h00) 15.6	(6h00) 32.3	(7h00) 27.7							

Dirección Superior: "AL NORTE".

En el cruce con el F. C. C. y Z. en el Kilómetro B-913.8., los trenes de la División de San Luis tienen preferencia.

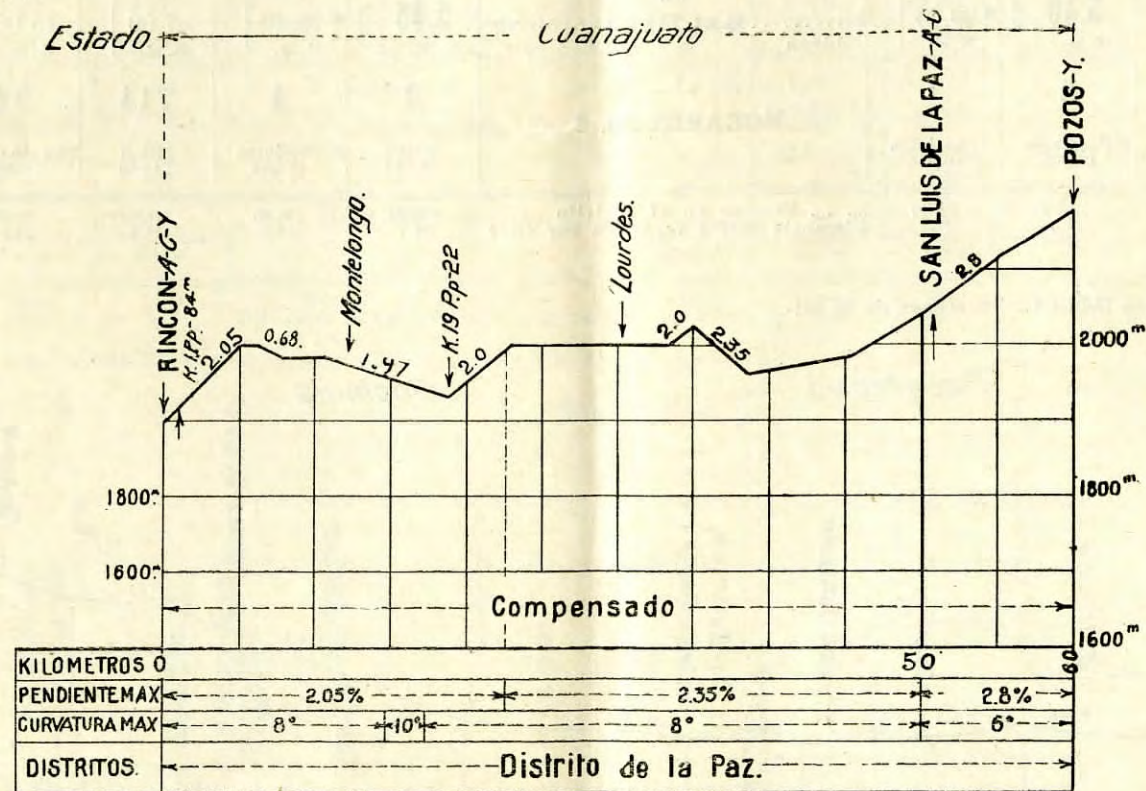


Distancia de México	Distancia de Rincón	Distancia de Pozos	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	Rumbo al Norte		DISTRITO DE LA PAZ		Rumbo al Sur		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los Ladros	Agua, Báscula, Combustible, Ganado, Mesa giratoria, Registro, "Y"	Hora de Oficina Telegráfica Días hábiles
					1a. Clase	Mixto Diario	1a. Clase	Mixto Diario	1a. Clase	Mixto Diario						
392.4	00.0	60.0	15	2.05	H.M. 9.30	Sale	HORARIO No. 6		Llega	H.M. 15.10	0.68	16	B 393	93	A. C. R. Y. G.	8 a 12 13 a 17 17 a 24 y 1 a 8
404.5	12.1	47.9	23	2.00	f 10.01	DN.....	ESTACIONES		.....(RN)	f 14.43	1.97	26	BA 13	8	.....	.....
423.4	31.0	29.0	24	2.00	f 10.46	.....	12.1		.....	f 14.05	2.35	27	BA 31	5	.....	.....
431.6	39.2	20.8	..	2.00	.....	.....	18.9		.....	.....	0.00	..	BA 40	4ES	.....	.....
442.9	50.5	9.5	..	2.80	s 11.35	D	8.2		.....	s 13.25	0.00	..	BA 51	18	A.	9.00 a 17.00
443.2	50.8	9.2	12	2.80	.....	.....	11.3		.....	.....	0.00	..	.....	..	.....	.....
452.4	60.0	00.0	12	2.80	12.00	.....	0.3		.....	13.00	0.00	13	BA 60	14	R.Y.	9.00 a 17.00
					H.M.	D.....	9.2		.....	H.M.						
						Llega	.....(DR)		Sale							
							121									
							HORARIO No. 6									
							122									
							Mixto Diario									

(2h30) Tiempo en el Distrito (2h10)
 24.0 Distancia media recorrida por hora 27.7

Dirección Superior: "AL NORTE".

En el Cruce del F. C. del Bozo S. A., en San Luis de la Paz, los trenes de la División de San Luis tienen preferencia.



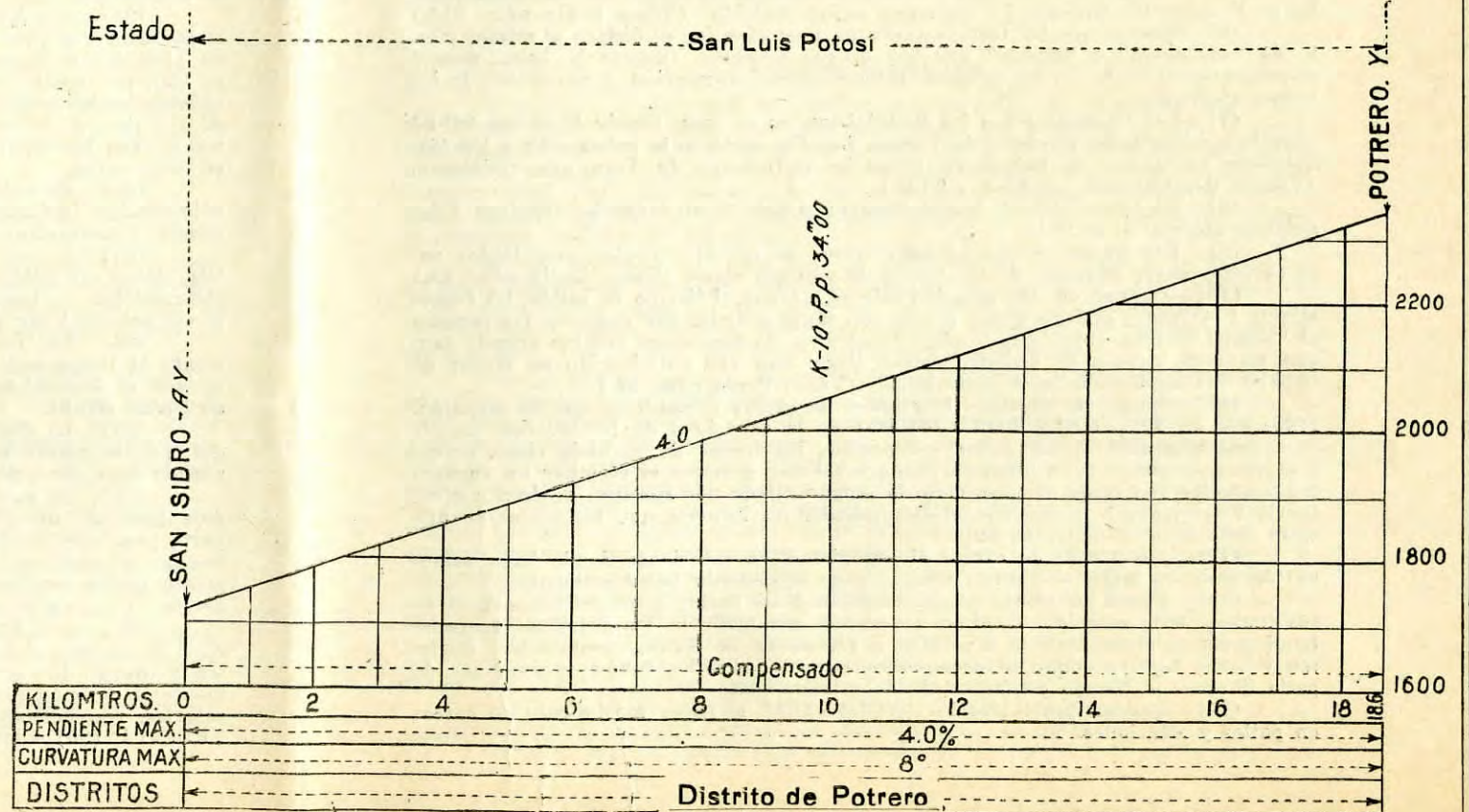
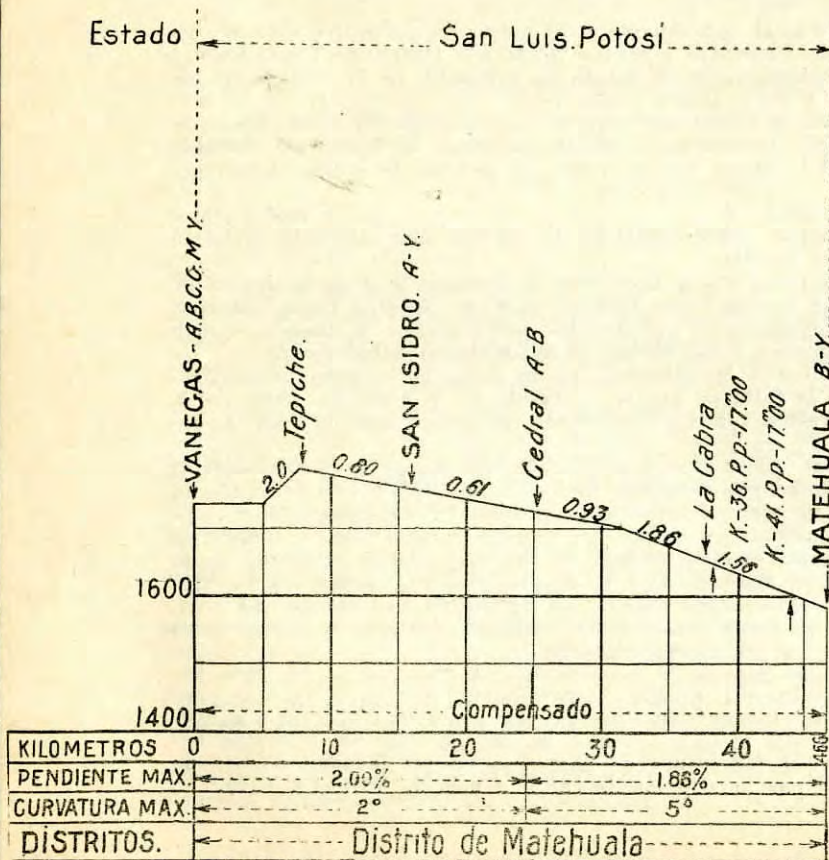
Distancia de México	Distancia de Vanegas	Distancia de Matehuala	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	Rumbo al Norte		DISTRITO DE MATEHUALA		Rumbo al Sur		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los laderos Carros	Agua, Balsa, Combustible, Ganado, Mesa giratoria, Registro, "Y"	Horas de Oficina Telegráfica
					1a. CLASE		HORARIO No. 6		1a. CLASE							
Kiló-metros	Kiló-metros	Kiló-metros	Pasa-jeros	Por ciento	Mixto Diario	ESTACIONES		Mixto Diario	Por ciento	Mixto y Carga						
720.8	00.0	46.5	9	2 00	H. M. 15.00	Sale	Llega	H. M. 10.55	0 00	10	B 721	Patio	A. B. C. M. R. Y.	8.00 a 12.30 13.30 a 17.00 18.00 a 8.00		
728.7	7.9	38.6	9	0 00	f 15.20	.....	.....	f 10.37	0 80	10	BB 8	12	.....	.....
736.7	15.9	30.6	9	0 10	f 15.37	.....	.....	f 10.21	0 61	10	BB 16	27	A. R. Y.	.....	
745.0	24.2	22.3	15	0 93	s 15.55	.....	.....	s 10.01	1 86	17	BB 25	47	.....	8.00 a 12.00 14.00 a 18.00		
758.4	37.6	8.9	10	0 00	s 16.20	.....	.....	s 9.27	1 56	13	BB 38	29	.....	8.00 a 12.00 14.00 a 18.00		
767.3	46.5	0.0			16.40	Llega	Sale	9.00			BB 47	83	A. B. R. Y.	7.00 a 12.00 14.00 a 17.00		
					H. M.			H. M.								
					123			124								
					Mixto Diario	HORARIO No. 6		Mixto Diario								

(1h40) Tiempo en el Distrito (1h55)
27.9 Distancia media recorrida por hora 24.3

Dirección Superior "AL NORTE".

Distancia de San Isidro	Distancia de Potrero	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Pendiente máxima ascendiendo	DISTRITO DE POTRERO		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	Número de las Estaciones	Capacidad de los laderos Carros	Agua, Balsa, Combustible, Ganado, Mesa Giratoria, Registro, "Y"	Horas de Oficina Telegráfica
				HORARIO No. 6							
Kiló-metros	Kiló-metros	Pasa-jeros	Por ciento	ESTACIONES		Por ciento	Mixto y carga				
00.0	18.6	.....	4.00	Sale	Llega	0.00	0.56	BB 16	27	A. R. Y.	.....
18.6	00.0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	BC 19	19	Y	.....
				Llega	Sale						
				HORARIO No. 6.							

Dirección Superior "AL NORTE".—Todos los trenes al Sur, se pararán 10 minutos en Kilóm. B. C.—11 para enfriar ruedas y dar agua a la Sección.



INSTRUCCIONES GENERALES

Se requiere de todos los empleados, a quienes conciernan, la estricta observancia de las siguientes Reglas Generales e Instrucciones Especiales, así como de aquellas que se les vayan dando a conocer por medio de Boletines. Se les recuerda también el cumplimiento de la Regla núm. 276, antes de salir en cada viaje.

(1)—Las letras y signos expresados a continuación, indican:

- A.—Agua.
- B.—Báscula de Via.
- C.—Combustible.
- D.—Estación telegráfica diurna.
- DN.—Estación telegráfica diurna y nocturna.
- EN.—Espuela con entrada por el norte.
- ES.—Espuela con entrada por el sur.
- G.—Embarcadero para Ganado.
- M.—Mesa Giratoria.
- N.—Estación telegráfica nocturna.
- P.—Pasada de trenes.
- R.—Estación de Registro.
- X.—Encuentro de trenes.
- Y.—Lugar para virar máquinas.
- s.—Parada ordinaria.
- f.—Parada de bandera.
- ¶.—Estación de Comida.

(2)—Las Ordenes de Tren que fijen puntos de encuentro o pasada de trenes, mostrarán además del nombre de la estación, la inicial y el número del kilómetro correspondiente y las que fijen esperas, mostrarán los tiempos de éstas, primero con letra y en seguida con número, y los números que indiquen horas, irán seguidos de "h" y los que indiquen minutos de "m". EJEMPLO: diez veintinueve, 10h. 29m.

(3)—Los Telegrafistas sólo expedirán Boletas de Despacho autorizadas por el Despachador; pero en casos de interrupción telegráfica con la Oficina de Despachadores, podrán expedirlas y "completar" las Ordenes de Tren para las que hayan obtenido el "OK" de la repetición y anotarán en la Boleta de Despacho para información del personal de trenes, el lugar de la interrupción. (Véase Regla número 214.)

(4)—La Regla núm. 219 se modifica a decir: Los Telegrafistas no deben repetir una Orden para un tren que haya recibido la Boleta de Despacho o cuando la máquina del mismo haya pasado la Señal de Ordenes, sino hasta que obtengan las firmas del Conductor y Maquinista en la Orden respectiva.

(5)—Los Maquinistas leerán en voz alta al Conductor, las Ordenes de Tren recibidas y firmarán la copia del Conductor. Los Conductores leerán a sus Garroteros y los Maquinistas a sus Fogoneros, todas las Ordenes que reciban, cerciorándose de que las entienden bien y recogerán firma de ellos en la copia respectiva. Los Conductores, al final de cada viaje, mandarán al Ayudante del Superintendente, S. T. todas las Ordenes de Tren que hayan recibido. (Véase Regla núm. 210.)

(6)—Evítese que las Ordenes para un tren superior se dirijan al mismo punto de "encuentro" o "espera" que las mismas señalen. Cuando se haga, deberá mencionarse el hecho en las mismas Ordenes para información y protección de los trenes afectados.

(7)—Los Conductores o los Maquinistas, en su caso, usarán la forma OD-93 para la confronta del Registro de Trenes. Los Conductores la entregarán a los Maquinistas junto con la Boleta de Despacho y Ordenes de Tren que recibieren. (Véanse Reglas núms. 83, 83-A y 83-B.)

(8)—La forma OD-61 deberá llenarse y dejarse en todas las Oficinas Telegráficas abiertas al servicio.

(9)—Los trenes extras, excepto extras de trabajo, quedan autorizados para correr y pasar adelante de los trenes de segunda clase. (Véase Regla núm. 85.)

(10)—Cuando en una estación sólo se marque el tiempo de salida, los trenes mixtos y de carga podrán llegar a ella con tanta anticipación como se los permita el "tiempo mínimo entre estaciones". Los trenes de pasajeros, excepto cuando tengan marcada la hora de llegada, podrán llegar con una anticipación no mayor de CINCO (5) minutos del tiempo de salida. (Véase Regla núm. 92.)

(11)—Dadas las distintas longitudes de carros extranjeros que se manejan, redúzcase un 10% (DIEZ POR CIENTO) de la capacidad de los laderos, cuando se estime necesario. Hasta donde sea posible, los trenes de segunda clase, extras y extras de trabajo, cuya longitud pueda ocasionar demoras al efectuar un encuentro donde los trenes de primera clase lo tengan fijado por Horario, no irán a efectuarlo a tal lugar a menos que el Despachador les informe que los trenes de primera clase no se encontrarán allí.

(12)—Los trenes de carga, al aproximarse a estaciones donde haya personal de patio en servicio, pedirán señales y no procederán hasta recibirlas.

(13)—Todos los trenes se aproximarán a los patios y procederán dentro de sus límites, bajo completo dominio, esperando encontrar la vía principal ocupada. Igual práctica observarán al acercarse a estaciones de Agua, Combustible, Registro y otros lugares donde se acostumbre parar. Todos los trenes y máquinas de patio librarán el tiempo de los trenes de primera clase.

(14)—Quedan prohibidos los "VOLANTES" al hacer movimiento de carros en patios y estaciones.

(15)—La posición normal de una rana descarriladora, es montada sobre el riel y la normal de un cambio cortado o aguja desviadora, es abierta. Después de usarse deberán dejarse siempre en posición normal y vigilar ésto es obligación personal del Conductor, o del Maquinista en su caso. (Véanse Reglas números 104 y 278.)

(16) El empleado que ponga un cambio para el paso o encuentro de un tren o trenes, se colocará mientras pasan, al lado opuesto del árbol del cambio y cuando esto no fuere posible, se retirará cuando menos, a seis metros de distancia. También deberá cerciorarse de que al hacer uso del cambio, esté en buenas condiciones, que las agujas ajusten bien y que la posición del disco corresponda a la de las agujas.

(17) Los Maquinistas deben tener especial cuidado de cerrar los ceniceros de las locomotoras al pasar sobre puentes, sapos de cambio y depósitos de combustible, y no deben tirar los residuos de la lumbre u otras materias inflamadas, frente a los edificios. (Véanse Reglas núms. 311 y 312.) Al tomar o dejar tanques de aceite, no deben pararse las máquinas sobre la fosa de descarga y cuando tomen aceite, deberán cortarse de los trenes dejándolos a una distancia no menor de CINCO (5) carros y apagar el fuego de los fogones durante el tiempo que permanezcan frente al tanque de entrega.

(18)—Trenes compuestos de coches y equipo de pasajeros, máquinas solas o con cabooses (excepto cabooses de cuatro ruedas), pueden correr a la velocidad de trenes de pasajeros autorizada en el Horario.

(19)—Al descender pendientes del UNO (1%) o mayores, se usarán las válvulas de retención además de los garrotes de mano y los Conductores invariablemente harán este recorrido sobre los carros de su tren, para vigilar el cumplimiento de esta disposición. Antes de descender pendientes de UNO y MEDIO (1½%) o mayores, deben parar y examinar debidamente los frenos de aire y de mano, a fin de adquirir el convencimiento de que sus trenes se pueden dominar en la bajada.

(20)—Salvo autorización expresa en Orden OD-31, ningún tren excederá el "tiempo mínimo" marcado en el Horario, según su clase.

(21)—Todos los trenes que manejen grúa, martinete o pala de vapor, no excederán la velocidad de veinte (20) kilómetros por hora en vía recta y de diez (10) por hora en curvas.

(22)—Tanto el Maquinista como el Fogonero, se comunicarán entre sí y en voz alta y clara, la posición de las señales fijas, la significación de las móviles y cualquier peligro que adviertan.

(23)—Los trenes extras, y los regulares que corran retrasados, usarán con frecuencia el silbato de vapor para anunciarles su proximidad a las Cuadrillas de reparación que se encuentren trabajando en la vía.

(24)—Para no molestar a los viajeros, no se hará uso de los silbatos de las locomotoras al pasar o encontrar trenes de pasajeros, ni cuando éstos se aproximen, salvo en los casos de peligro o cuando sea estrictamente indispensable. (Véase Regla núm. 32.)

(25)—Los Maquinistas al aproximarse a un punto de encuentro marcado en el Horario, o a un punto de encuentro o espera fijado por Orden de Tren, después de anunciar la llegada reglamentaria, llamarán la atención de la tripulación de su tren por medio de dos silbidos largos y uno corto (— — — o). Si el Maquinista omitiere esta señal, el Conductor hará el uso conveniente de su Llave de Aire y parará el Tren. Debe entenderse perfectamente que la Llave del Conductor o "DE EMERGENCIA" deberá usarse, como su nombre lo indica, solamente en estos casos.

(26)—Seis silbidos largos (— — — — —) repitiéndolos a intervalos, indican accidente. Las Cuadrillas de Sección que los oigan, deberán ocurrir violentamente a dar auxilio.

(27)—Los Cabos de Cuadrilla, Sobrestantes de Puentes y otros empleados de Vía, deben invariablemente proteger sus trabajos con las señales reglamentarias, colocándolas en lugares adecuados y a distancias convenientes, y cuando ocupen la vía principal con sus armones o carretillas, se abanderarán debidamente.

(28)—Los Conductores o Maquinistas, en su caso, notificarán telegráficamente al Despachador, de la falta de luz en la farola de la máquina, para que a su vez el Despachador prevenga a los trenes con dirección opuesta, por medio de Orden OD-31.

(29)—La Regla núm. 19 se modifica a decir: "De día en la parte posterior del tren se usarán los marcadores apagados indicando la "cola" y se encenderán cuando las señales diurnas no sean perfectamente visibles. "(Véase Regla núm. 9.)"

(30)—Al doblar pendientes o correr por agua o combustible, o cuando se deje parte de un tren en un escape, además de los marcadores exhibidos en la parte posterior, se dejará un abanderado con una nota escrita dirigida a los trenes que lo sigan y a los que se desee detener en ese lugar. Los marcadores solamente no se considerarán en estos casos, como señal suficientemente segura para detener trenes que marchen en la misma dirección.

(31)—Los Maquinistas usarán de buen criterio e irán prevenidos para hacer una parada violenta al invadir cambios, especialmente los de agujas en contra y cuando las condiciones topográficas les impidan dominar a distancia conveniente la posición exacta de las agujas, tomarán las providencias de seguridad necesarias, recomendándoles que los trenes de pasajeros no los invadan a más de TREINTA (30) kilómetros por hora y los de carga a más de VEINTE (20).

(32)—Los semáforos en los cruceros protegidos por señales de enclavamiento están colocados a uno y otro lado de los mismos. Los semáforos de aspas VERDES, que son los más alejados del crucero, se llaman "señales de distancia" e indican la aproximación al semáforo de aspas ROJAS que está más próximo al crucero. Este semáforo se llama "señal de llegada". Cuando las aspas de estos semáforos están en posición DIAGONAL, indican PROCEDER y cuando están en posición HORIZONTAL indican PARADA, y los trenes deben aproximarse bajo "completo dominio" a la "señal de distancia", preparados para parar antes de llegar a la "señal de llegada" junto a la cual se encuentra un descarrilador. Durante la noche estos semáforos exhibirán luces VERDES y ROJAS en las "señales de distancia" y de "llegada" respectivamente y los trenes no procederán hasta que la luz VERDE se cambie a BLANCA y la ROJA a VERDE. Los trenes al aproximarse, se anunciarán con un silbido largo seguido de cuatro cortos (— o o o o) para pedir señales, las que al ser cambiadas, serán contestadas por medio de dos

cortos (o o). Trenes de pasajeros no excederán la velocidad de DIEZ (10) kilómetros y los de carga CINCO (5) kilómetros por hora al pasar sobre estos cruceros.

(33)—En casos de tempestad, fuerte lluvia o crecientes, los trenes deberán detenerse y los empleados examinarán los puentes, alcantarillas y vía, cerciorándose de que todo está bien antes de proseguir. Si hay algún peligro, debe dejarse un porta-señales para que proteja a los trenes que se aproximen. Los Agentes, Telegrafistas, Jefes de Vía, Supervisores, Jefes de Puentes, Cabos de Sección, Guardavías, etc., telegrafiarán inmediatamente a la Oficina de Despachadores y a la del Jefe de Vía cuando haya alguna tempestad fuerte, diciendo si hay desperfectos; pero antes que todo, deben proteger debidamente a los trenes que pudieren llegar y los Cabos de Sección mandarán un hombre en cada dirección a inspeccionar la vía, puentes y alcantarillas, el que irá preparado con señales para detener los trenes en caso necesario.

EL CUMPLIMIENTO DE ESTA REGLA ES MUY IMPORTANTE PARA LA PROTECCION DE VIDAS E INTERESES.

Reglas para el uso del Gas Pintsch, Aga, y Alumbrado Eléctrico en los Coches de Pasajeros

No se encenderán más lámparas que las que sean necesarias para iluminar convenientemente el coche y cuando la mayoría de los pasajeros se disponga a dormir, se apagarán las lámparas, dejando encendidas solamente aquellas que proporcionen suficiente luz para que los empleados del tren puedan desempeñar su servicio debidamente.

Las llaves que regularizan la llama serán ajustadas por el Departamento Mecánico en las terminales y no deberán ser cambiadas por los empleados de los trenes.

Tan pronto como se hayan extinguido todas las luces, los Conductores deben ver que las llaves principales (la llave del tubo que parte del piso al cielo del carro), estén convenientemente cerradas. Se recomienda a las tripulaciones y demás empleados que usen del mayor cuidado y economía en la distribución y empleo del gas.

Cualquier defecto en las lámparas, quemadores, aparatos o deficiencia atribuida a faltante de gas entre las terminales, deberá ser comunicada telegráfi-

camente por el Conductor al Despachador en Jefe, avisando éste, tal hecho al Departamento Mecánico en la Terminal.

ALUMBRADO ELECTRICO

Véanse las instrucciones especiales para los Conductores, expedidas por el Departamento de Electricidad y que se encuentran fijadas en el Gabinete del Table-ro de cada coche.

El Conductor del tren cuidará que las anteriores instrucciones sean cumplidas en todas sus partes, y, por lo tanto, no permitirá por ningún motivo que personas ajenas a este servicio tengan ingerencia en él, evitando que se toquen otros aparatos además de los mencionados. Asimismo cuidará de que ningún otro carro, Pullman o coche especial, que no sea de estos Ferrocarriles, sea conectado a nuestra línea de luz, ya sea en la parte de atrás o junto a la máquina.

INSTRUCCIONES ESPECIALES

RELOJES REGLAMENTARIOS.

En Emp. Escobedo, Rincón, San Felipe, Chirimoya, San Luis Potosí, Vanegas, Saltillo (Nacional) y Saltillo (Central).

LIBROS DE BOLETINES.

En Rincón, San Luis Potosí, Vanegas, Matehuala, Encantada, Saltillo (Nacional) y Saltillo (Central).

Los Empalmes para la División de Cárdenas, están situados a 290 y 369 metros al norte del poste kilométrico B-527, dentro de los límites del Patio de San Luis. La posición normal de los cambios de estos empalmes, es alineados para la vía principal de la División de San Luis, y por tanto, inmediatamente después de usarse, se volverán a su posición normal.

Hay una vía doble entre el patio Nacional y poste Kilóm. B-527. Todos los trenes tanto para salir como para entrar, tomarán la vía de su derecha, así como las máquinas de patio y máquinas solas a cargo de Proveedores, al hacer movimiento entre patios norte, Unión y Nacional. Los trenes de pasajeros, mixtos y de flete de las Divisiones de San Luis y Cárdenas, llegarán y saldrán de la Estación Nacional.

En el tanque de emergencia, Kilómetro B-867, las máquinas solamente tomarán el agua indispensable para llegar a la próxima estación de agua.

La máquina ayudadora en Chirimoya, estará en vía principal como a veinte metros al sur del tanque de agua para ayudar trenes de pasajeros. Estos se acercarán con precaución, esperando encontrar máquina en vía principal.

Todos los trenes, excepto los de primera clase, se acercarán bajo completo dominio a los límites de patio de Rincón, esperando encontrar la máquina del Distrito de La Paz, ocupando la vía principal.

Todos los trenes rumbo al norte, se acercarán al empalme de la División de Torreón en el kilómetro B-899, bajo completo dominio, esperando encontrar la vía principal ocupada con trenes de dicha División.

PATIO DE SALTILLO

Al entrar a la Terminal de Saltillo, se observarán las siguientes instrucciones: Todos los trenes y máquinas solas que salgan de, y entren al patio Central, deberán pedir señales para entrar a los cambios de la "Y", y no proseguirán hasta no recibir las señales correspondientes de los Cambiadores encargados de los referidos cambios. Todos los trenes procedentes de las Divisiones de San Luis y Torreón, deberán entrar con sus trenes bajo completo dominio, tomando en cuenta la pendiente descendente del patio.

Al sur del patio Nacional hay un descarrilador que está a cargo de un Velador. Este último tiene instrucciones de alinearlo a la vía principal únicamente a los trenes rumbo al sur, y por lo tanto, los trenes que corran rumbo al norte, deberán hacer parada efectiva antes de llegar al descarrilador para que puedan pedir señales, y el Velador les tire el cambio a la vía principal.

Como a 200 metros al norte del patio Nacional, en la Calle de Victoria, hay una placa que dice: "ALTO", para que, invariablemente, todos los trenes rumbo al norte hagan parada efectiva, y pidan las señales respectivas al Velador que está a cargo de una aguja descarriladora, tanto de día como de noche, protegido con bandera y luces rojas, y quien alinea el cambio a la vía principal a todos los trenes en ambas direcciones, siempre que así lo pidan los maquinistas por medio de silbato de vapor. Todos los trenes que salgan del patio Central rumbo al sur, no tendrán que hacer parada en el desviador de la Calle de Victoria; pero al aproximarse a él, pedirán señales con objeto de que el encargado lo alinee a la vía principal. Todos los maquinistas, cuando corran con máquina sola, se cerciorarán de que este desviador ha sido alineado al terraplén tan luego como hayan pasado; pero si después de pasar, el encargado no lo alinea al terraplén, es obligación de aquéllos alinearlo a su posición normal; y cuando se trate de trenes, los conductores de éstos tomarán esa obligación, y reportarán el caso a los Oficiales de esta División, y al encargado de la Terminal de Saltillo.

Todos los trenes que lleguen al patio de Saltillo, procedentes del sur, y que tengan que entrar al patio Central, se registrarán en los libros de ambos patios.

Antes de salir del patio Nacional rumbo al Central, los trenes y máquinas

solas, notificarán al garrotero de guardia, quien a su vez avisará por teléfono al del Central, a fin de que no permita la salida del patio Central a trenes rumbo al sur. Esta Regla debe ser estrictamente observada en beneficio de la seguridad personal.

Como a 200 metros al sur del patio Central, se encuentra una placa que

dice: "PRECAUCION", donde todos los trenes rumbo al norte se dominarán completamente para encontrar una placa de PARADA, que está situada junto a la caseta del Guarda-Cambio de la "Y" del Patio Central. Por tanto, los trenes y máquinas solas rumbo al norte, deberán hacer parada efectiva y no proseguirán hasta recibir las señales correspondientes del encargado del referido cambio.

SERVICIO DE HOSPITALES

Los Hospitales del servicio están situados en:

GUADALAJARA, TORREON, MONTERREY, MEXICO-COLONIA, CHIHUAHUA, DURANGO, AGUASCALIENTES, ACAMBARO, PIEDRAS NEGRAS, RINCON ANTONIO, SAN LUIS POTOSI, CORDOVA, Ver., TAMPICO, CARDENAS y TLALPAM, D. F. (para Tuberculosos). Puestos de Socorros en: Saltillo, Gómez Palacio, Monclova, Tierra Blanca, Ver., Tonalá, Chis. y Tapachula, Chis.

En todo caso de accidente del que resulte lastimado gravemente algún empleado o cualquiera otra persona, deberá darse aviso inmediato al Superintendente de División, al Cirujano en Jefe y se pondrá dicha persona a cargo del Cirujano Local más inmediato a la mayor brevedad posible.

Cuando pueda trasladarse el lastimado, el facultativo de la Compañía más cercano, deberá atenderlo y, si fuere necesario, debe llevarse inmediatamente a uno de los hospitales, avisando por telégrafo al Cirujano Local, clasificando las heridas. En caso de no poder trasladarse al lesionado, se le dejará a cargo del Agente más cercano, quien llamará al Médico de la Compañía más próximo, o en caso de urgencia, al mejor facultativo del lugar.

Solamente se ejecutarán aquellas operaciones quirúrgicas que sean absolutamente indispensables para la protección del paciente antes de la llegada del Cirujano Local.

Los vagabundos, muchachos y otras personas que no sean empleados ni pasajeros y que sean lesionados por su propia culpa, deberán ponerse a cargo de las autoridades locales.

Cuando algunos de los lesionados fallezca, antes de la llegada del Cirujano Local, se dará aviso por telégrafo a éste, al Cirujano en Jefe y al Superintendente de la División.

Las camillas para el uso de los lesionados y enfermos, deberán encontrarse siempre en los carros de equipaje y en los hospitales.

"Los empleados de transportes, trenistas, Mensajeros y Ayudantes de Mensajeros de Express, Conductores, porteros y cocineros de coches dormitorio, Auditores de trenes y aceiteros, se les atenderá única y exclusivamente por los Médicos de su residencia, excepto en casos de suma urgencia en que peligre la vida o hubiere sufrimientos intensos, comprobados por el Médico."

LISTA DE MEDICOS

OFICINAS GENERALES: 4a. Calle del Rhin 74, Teléfonos: Ericsson 4-19-89; Mex. 23-78 Juárez.

Cirujano en Jefe, Dr. F. J. Campos L., Av. Juárez 24, Teléfonos: Ericsson 1-24-97; Mex. 12-26 Neri.

Ayudante Cirujano en Jefe, Dr. Abelardo Monges López, Av. Juárez 24, Teléfonos: Ericsson 1-24-97; Mex. 12-26 Neri.

Médico Inspector, Dr. Alfonso Vázquez, 4a. Chihuahua 74, Tel. 29-32 Eric.

COLONIA-MEXICO: Dr. Manuel J. Castillejos, Especialista en Cirugía General, Colonia, Tel. Eric. 23-96; Mex. 4-29 Juárez. Domicilio: Nuevo México 133.

Médico Auxiliar, Dr. Pablo Mendizábal, 1a. Calle de Humboldt No. 1, Departamento 8, Teléfono 67-89 Eric.

Jefe del Laboratorio Bioquímico, Dr. Aurelio de Avila, Colonia, Tel. 4-29 Juárez; 23-96 Eric.

Médico de Visitas a Domicilio, Dr. Telésforo Flores, República de Venezuela 38, Teléfono 30-23 Eric.

Médico de Visitas a Domicilio, Dr. Nicolás R. Amerena, Zarco 43, Tel. Ericsson 41-90.

Médico Oculista, Dr. Juan Luis Torroella, San Juan de Letrán 6, Tel. Eric. 23-96; Mex. 4-29 Juárez.

Médico Especialista en Oídos, Nariz y Garganta, Dr. Angel Sciandra, 1a. Lucerna 13, Tel. Eric. 86-58; Mex. 20-07 Juárez.

Médico Internista, Dr. Manuel Aveleyra, Av. Isabel la Católica 77, Tel. 34-80 Eric.

Médico Auxiliar Servicio Nocturno, Dr. Germán Troconis Aragón, Colonia, Tel. 4-29 Juárez; Eric. 23-96.

Médico Auxiliar Servicio Nocturno, Dr. Hugo Henríquez, Colonia, Tel. 4-29 Juárez; Eric. 23-96.

Médico Dentista, Dr. Miguel F. Bachiller, Av. Brasil 5, Tel. Mex. 76-78 Rojo. HOSPITAL PARA TUBERCULOSOS: Tlalpam, D. F., Calle de San Fernando 8, Tel. 25 Tlalpam, Mex.

Médico Director, Dr. Francisco Sierra.

Médico Auxiliar, Dr. Martiniano E. Mireles.

CONSULTORIO CENTRAL: 4a. Calle del Rhin 74, Médico Auxiliar, Dr. J. Guillermo Salazar, Domicilio, Av. Madero 57, Tel. Eric. 1-06-80.

PUESTO DE SOCORRO en BUENAVISTA: Dr. Manuel Manzanilla, Médico Auxiliar, Av. Durango 278, Tel. Mex. 7-69 Morelos.

PUESTO DE SOCORRO en NONOALCO: Dr. Gilberto F. Aguilar, Médico Auxiliar, 9a. de Carpio 183, Tel. Eric. 29-33.

Cirujano en Jefe, Dr. F. J. Campos L., Sonora 33, Tel. 12-84 Morelos.

Médico Residente, Dr. José Luis Rodríguez, San Luis Potosí.

Médico Auxiliar, Dr. Joaquín Rodríguez, San Luis Potosí.

Médico Oculista, Dr. David Cortés, San Luis Potosí.

Médico Residente, Dr. Honorato Galindo, Saltillo.

Médico Local, Dr. J. M. Barba, Matehuala.

E. R. HUERTA,

Ayde. Supte., S. L.

G. GUERRA,

Ayde. Supte. S. T. S. L. Potosí.

J. L. MORALES,

Ayde. Supte., S. T., Saltillo.

B. ORTEGA,

Jefe Despachadores.

A. E. VERA,

Superintendente.

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

CUADRO ESQUEMATICO

de la División de
SAN LUIS

