

SEGURIDAD



ANTE TODO

FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

DIVISION DE SAN LUIS

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.....	SR-1	HR-3	KR-5	KR-4	QR-1	KR-3	KR-2	TR-3	NR-1	MR-6	GR-34	G-26, 27 y 28	GR-20
Iniciales.....	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.	N. de M.
Números.....	3100 a 3105	2003 a 2022	4100 a 4106	4107 a 4114 y 4116	3025 a 3056	2200 a 2214	2106 a 2145	3300 a 3309 y 3310 a 3313	2700 a 2709	2511 a 2534	1381 a 1433	1243 a 1306 a 1307 a 1329 a 1330 a 1361	1137 a 1191
Cilindros: diámetro en pulgadas.....	28 x 32	21½-33 x 32	26½ x 30	26½ x 30	25 x 30	26 x 30	25 x 30	26 x 28	22½ x 28	25 x 28	21 x 30	21 x 26	21 x 28
Motrices: diámetro en pulgadas.....	63	56	57	57	70	63	57	73	73	67	58	55	55
Caldera: presión de vapor en libras.....	200	200	190	190	250	200	190	200	250	180	200	200	180
Fuerza de tracción al 85% en libras.....	67,698	63,394	59,691	59,691	57,000	54,700	53,125	44,079	41,300	39,963	38,778	35,440	34,350
Base rígida en pies y pulgadas.....	16'4"	10'	16'6"	16'6"	12'2"	16'9"	15'	19'7"	13'	12'	15'6"	15'6"	15'
Peso de máquina y tender en toneladas métricas.....	238	230	235	281	285	225	199	219 y 230	211	193	161	142, 150 y 150	145
RUMBO AL NORTE		FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS	TONELADAS
DE	A												
ESCOBEDO.....	Río Laja.....	5	2,435	2,360	2,180	2,140	1,980	1,940	1,540	1,515	1,460	1,415	1,240
Río Laja.....	San Luis Potosí.....	5	2,000	1,905	1,755	1,705	1,600	1,565	1,335	1,205	1,180	1,145	995
SAN LUIS POTOSI.....	Moctezuma.....	5	2,835	2,645	2,600	2,550	2,300	2,225	1,775	1,645	1,550	1,505	1,495
Moctezuma.....	Laguna Seca.....	5	1,930	1,850	1,690	1,640	1,565	1,510	1,185	1,100	1,095	1,095	960
Laguna Seca.....	La Ventura.....	5	2,835	2,645	2,600	2,550	2,300	2,225	1,775	1,645	1,550	1,505	1,495
La Ventura.....	Carneros.....	5	1,755	1,640	1,580	1,530	1,410	1,370	1,075	1,030	1,010	1,020	900
Carneros.....	Saltillo.....	5	3,025	2,720	2,690	2,640	2,575	2,535	1,870	1,755	1,625	1,575	1,465
VANEGAS.....	Tepiche.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	580	510
Tepiche.....	Matehuala.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,450	1,280
RUMBO AL SUR													
DE	A												
SALTILLO.....	Carneros.....	3	955	925	810	760	685	715	540	530	520	530	465
Carneros.....	Vanegas.....	3	2,870	2,635	2,490	2,440	2,305	2,250	1,805	1,705	1,660	1,605	1,445
VANEGAS.....	Laguna Seca.....	4	1,900	1,870	1,650	1,600	1,550	1,500	1,180	1,120	1,090	1,090	945
Laguna Seca.....	Bocas.....	4	2,725	2,700	2,650	2,600	2,405	2,355	1,935	1,630	1,530	1,500	1,475
Bocas.....	Pinto.....	4	1,545	1,680	1,425	1,375	1,230	1,205	930	875	860	870	805
Pinto.....	San Luis Potosí.....	4	2,725	2,700	2,650	2,600	2,405	2,355	1,935	1,630	1,530	1,500	1,475
SAN LUIS POTOSI.....	Chirimoya.....	3	2,125	1,950	1,665	1,615	1,560	1,510	1,175	1,150	1,130	1,125	865
Chirimoya.....	San Felipe.....	3	975	950	830	780	710	750	550	540	535	540	475
San Felipe.....	Escobedo.....	3	3,625	2,995	3,145	3,095	2,890	2,800	2,275	2,225	2,135	2,110	1,820
MATEHUALA.....	Cedral.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	580	510
Cedral.....	Tepiche.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,325	1,160
Tepiche.....	Vanegas.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,325	2,860

NOTAS:

- No deben operar locomotoras en los tramos en que no tengan marcado tonelaje.
- De la clase G-26 exclúyanse las locomotoras números 1243, 1245, 1247, 1249, 1250, 1272, 1273, 1282, 1294, 1296 y 1303 que son clase GR-26 y remolcan igual tonelaje que las clase GR-34.
- De las clases G-27 y G-28 exclúyanse las locomotoras números 1307, 1311, 1313, 1319, 1327, 1331, 1333, 1335, 1336, 1338, 1339, 1342 a 1346, 1348, 1349, 1353, 1356, 1357, 1359 y 1362 que son clase GR-32 y remolcan igual tonelaje que las clase GR-34.
- Cuando un tren sea manejado por dos (2) unidades "A" acopladas clase DE-11, el tonelaje que deberán remolcar será el doble del tabulado, que aparece en la columna respectiva.

- Cuando máquinas de vapor ayuden a trenes manejados por máquinas Diesel clase DE-10 (Carga) Núms. 6200 a 6209, DE-11 Núms. 6300-A a 6319-A, DE-12 Núms. 6400 a 6413, redúzcase el tonelaje de las máquinas de vapor en un 10% si el tren va manejado por máquina clase DE-10 (Carga) o DE-12 y en un 15% cuando el tren vaya manejado por máquina clase DE-10 (Pasajeros).
- Un tren manejado por una máquina clase DE-10 (Carga) DE-11 o DE-12 y otra clase DE-10 (Pasajeros) redúzcase el 11% al tonelaje de la máquina, ya sea DE-10 (Carga) DE-11 o DE-12, con objeto de que la velocidad mínima en ningún caso sea inferior a 23 kilómetros por hora.
- En las reducciones a que se refieren las cláusulas (5) y (6) queda incluido lo correspondiente a riel mojado, por lo que en estos casos no es aplicable la cláusula (3) del capítulo "Tonelaje Ecuacionado".

TONELAJE ECUACIONADO

- Tonelaje ecuacionado es una base nominal técnica que tiene por objeto compensar uniformemente el factor "resistencia" por pendientes ascendentes o fricción para los trenes compuestos de carros cargados o vacíos, o de cargados y vacíos al mismo tiempo, cualquiera que sea el número de unidades de que se compongan.
- Para ecuacionar el tonelaje de un tren y ajustarlo al que marca la tabla, obténgase de las guías el peso bruto (tara y contenido) de cada unidad y cuando esto no sea posible calcúlese el peso del contenido de una manera estimativa. Agréguese al peso bruto de cada unidad que lo componga (ya sean coches o carros cargados o vacíos) la cifra que muestre la columna "FACTOR CARRO" en el tramo correspondiente.

Ejemplo:

42 carros, con peso bruto total de..... 2,100 Toneladas.
Factor carro 10 que multiplicado por 42 (carros) es igual a 420 Toneladas.

Total 2,520 Toneladas Ecuacionadas.

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

tracción. Se toma como punto de comparación la máquina que más se aproxima en fuerza según la tabla, que es de 41,000 libras y remolca 2,500 toneladas; el cálculo se plantea como sigue:

Una máquina con 41,000 libras de tracción remolca 2,500 toneladas ecuacionadas; se multiplican éstas por las 38,000 libras de tracción que tiene la máquina a la cual se busca el tonelaje lo que es igual a 95,000,000 que deben dividirse entre 41,000 libras, dando por resultado 2,317 toneladas ecuacionadas.

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

- Cuando una máquina no pueda remolcar el tonelaje que le marca la tabla, dése aviso al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Supte. S. L. por medio de telegrama que firmarán el Conductor y el Maquinista, informando las causas y la reducción que deba hacerse.
- A las máquinas en operación con menor presión de vapor que el indicado en la tabla, redúzcaseles el 5% del tonelaje por cada DIEZ libras menos de presión manométrica.
- Al remolcar máquinas muertas, auméntese a su peso el 25% si van desconectadas o el 50% si van conectadas. Ejemplos: En el primer caso, una máquina que pesa 100 Tons. se tomará por 125; y en el segundo, una máquina que pesa 100 Tons. se tomará por 150.
- Cuando se manejen máquinas muertas, el Jefe de Despachadores avisará a los conductores y Maquinistas, la velocidad máxima que deban desarrollar sus trenes de acuerdo con los informes que debe proporcionar el Departamento Mecánico.

TABLA DE TONELAJE ECUACIONADO PARA LOCOMOTORAS (CON RIEL SECO)

MAQUINAS DE VAPO R				
Clase	GR-4	F-25		
Iniciales	N. de M.	N. de M.		
Números	900	770 772 a 795		
Cilindros: diámetro en pulgadas	18 x 22	20 x 24		
Motrices: diámetro en pulgadas	41	60		
Caldera: presión de vapor en libras	180	180		
Fuerza de tracción al 85% en libras	26,600	24,480		
Base rígida en pies y pulgadas	11'6"	11'		
Peso de máquina y tender en toneladas métricas	94	109		

RUMBO AL NORTE				
DE	A	FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS
ESCOBEDO	Río Laja	5	945	805
Río Laja	San Luis Potosí	5	770	675
SAN LUIS POTOSÍ	Moctezuma	5	1,125	1,005
Moctezuma	Laguna Seca	5	745	655
Laguna Seca	La Ventura	5	1,125	1,005
La Ventura	Carneros	5	700	615
Carneros	Saltillo	5	1,095	1,120
RIO LAJA	San Luis de la Paz	2	350	295
San Luis de la Paz	Pozos	2	285	235
VANEGAS	Tepiche	3	410	350
Tepiche	Matehuala	3	975	870

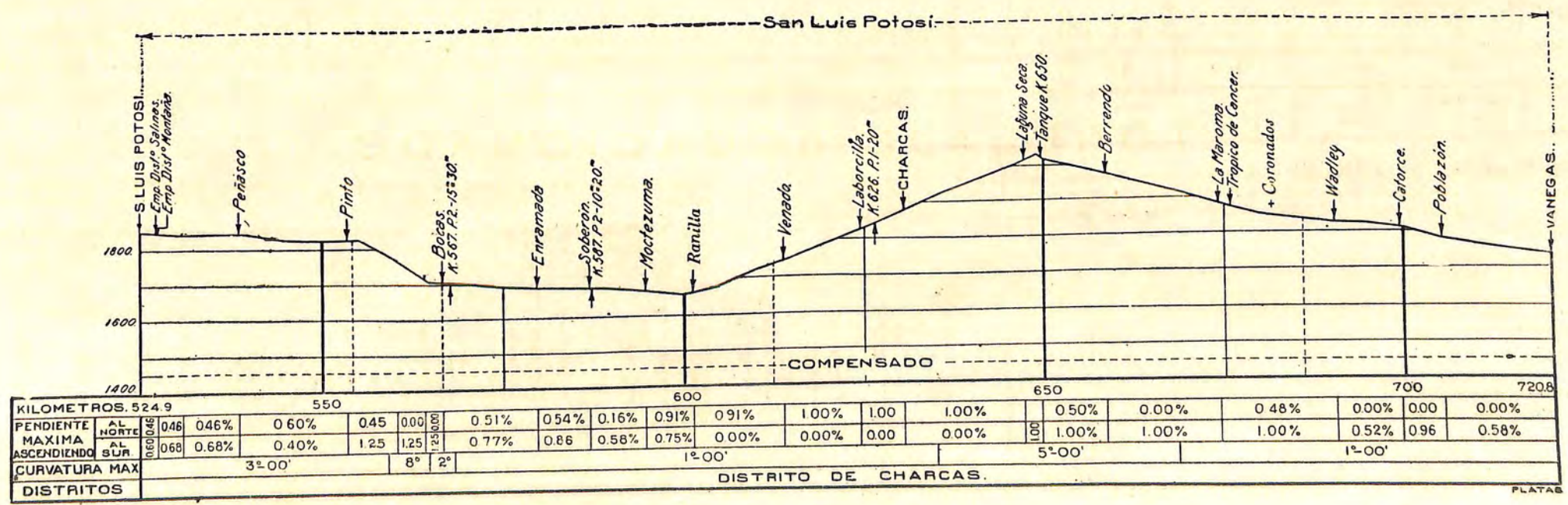
RUMBO AL SUR				
DE	A	FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS
SALTILLO	Carneros	3	380	320
Carneros	Vanegas	3	1,085	970
VANEGAS	Laguna Seca	4	735	645
Laguna Seca	Bocas	4	1,125	1,040
Bocas	Pinto	4	625	550
Pinto	San Luis Potosí	4	1,125	1,040
SAN LUIS POTOSÍ	Chirimoya	3	735	650
Chirimoya	San Felipe	3	390	330
San Felipe	Escobedo	3	1,350	1,215
POZOS	San Luis de la Paz	2	1,480	1,150
San Luis de la Paz	Río Laja	2	385	325
MATEHUALA	Cedral	3	410	350
Cedral	Tepiche	3	895	795
Tepiche	Vanegas	3	2,045	1,855

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

RUMBO AL NORTE				
DE	A	FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS
ESCOBEDO	Río Laja	5	3,155	1,580
Río Laja	San Luis Potosí	5	2,740	1,370
SAN LUIS POTOSÍ	Moctezuma	5	3,525	1,765
Moctezuma	Laguna Seca	5	2,350	1,175
Laguna Seca	La Ventura	5	3,525	1,765
La Ventura	Carneros	5	2,200	1,100
Carneros	Saltillo	5	3,650	1,825
VANEGAS	Tepiche	3	.....	.....
Tepiche	Matehuala	3	.....	.....

RUMBO AL SUR				
DE	A	FACTOR CARRO	TONELADAS	TONELADAS
SALTILLO	Carneros	3	1,200	600
Carneros	Vanegas	3	3,525	1,765
VANEGAS	Laguna Seca	4	2,500	1,250
Laguna Seca	Bocas	4	3,450	1,725
Bocas	Pinto	4	2,200	1,100
Pinto	San Luis Potosí	4	4,145	2,075
SAN LUIS POTOSÍ	Chirimoya	3	2,605	1,305
Chirimoya	San Felipe	3	1,300	650
San Felipe	Escobedo	3	4,010	2,005
MATEHUALA	Cedral	3	.....	.....
Cedral	Tepiche	3	.....	.....
Tepiche	Vanegas	3	.....	.....

NOTA: Maquinas clase DE-6. NM-5600 a 5618, remolcan igual tonelaje que las clase DE-7.

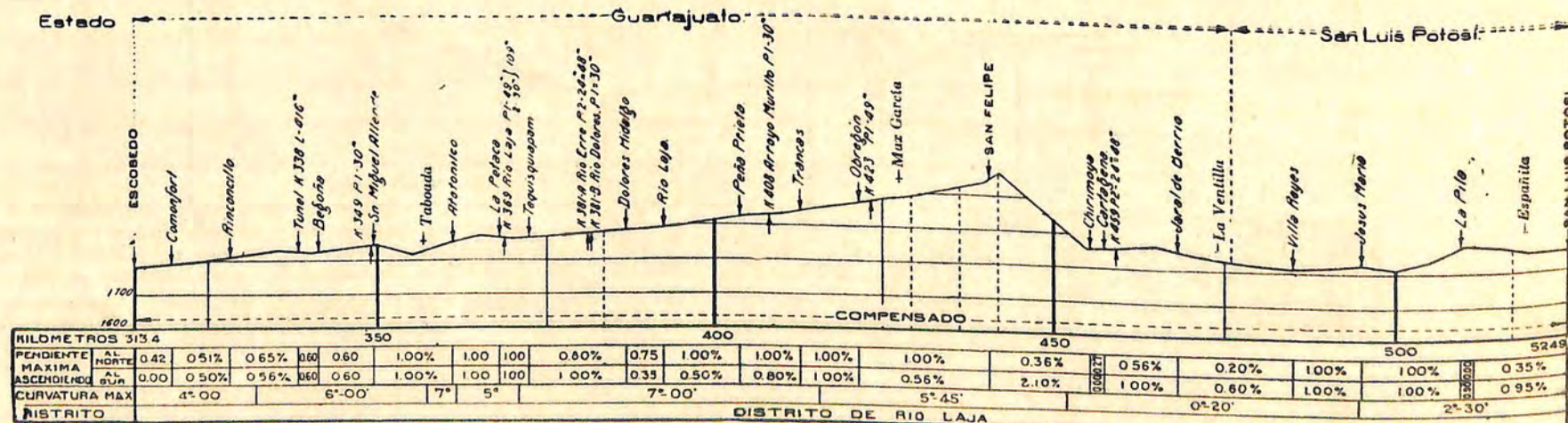


Número de las Estaciones	Distancia de México Kilómetros	RUMBO AL NORTE				PENDIENTE		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRITO DE RIO LAJA		Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	PENDIENTE MÁXIMA ascendiendo	RUMBO AL SUR				Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 13.7 Mts.		Agua Báscula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Teléfono "Y"	
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE		Por ciento	Pasajeros		HORARIO NO. 5				PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE		Escapes	Otras		
		401	465	1	3				ESTACIONES	2			4	466	402					
		Rápido Carga Diario	Carga Diario	Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario				Mixtos y Carga	Por ciento		Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario	Rápido Carga Diario					
B-314	313.4	H. M. 9.15	S. 5.10	S. 13.55 x 2	S. 2.15	0.42	4	DN..... ESCOBEDO.....(GO)	7	0.00	q H. M. 13.55 x 1	ll. 4.35	ll. 13.00	ll. 14.35	Patio	ABCGRTY				
B-320	319.3	9.25	5.28	p 14.03	b 2.23	0.51	7	D..... COMONFORT.....(RO)	10	0.50	p 13.47	p 4.26	12.48	14.25	66-12	T				
B-329	328.1	9.38	5.40	14.12 x 402	b 2.33		13	..... RINCONCILLO.....	16		13.37	b 4.14	12.25	14.12 x 1	60	T			
B-342	341.5	9.57	6.00	14.26	b 2.50	0.65	7	..... BEGOÑA.....	10	0.60	13.21	b 3.56	12.05	13.31	48	T			
B-350	349.3	10.10	6.24	p 14.35	p 3.05		11	D..... SAN MIGUEL ALLENDE.....(SM)	14		p 13.08	p 3.41	11.45	13.18	52-21	AGT				
B-358	357.2	.....	.....	.....	b		10	..... TABOADA.....	14		.....	b .....	.....	.....	No hay	.....			
B-361	361.0	10.27	6.44	b 14.54	p 3.22 x 4	1.00	11	..... ATOTONILCO.....	14	1.00	b 12.53 P 402	p 3.22 x 3	11.08	13.03 12.36 P 2	61	T			
B-369	368.3	.....	.....	.....	b		12	..... LA PETACA.....	19		.....	b .....	.....	.....	No hay	.....			
B-373	372.3	10.44 x 466	7.03	b 15.10	p 3.39		12	D..... TEQUISQUIAPAM.....(QR)	8	0.35	b 12.37	p 3.05	10.44 x 401	12.02	60-10	T				
B-387	386.8	11.03	7.26	p 15.29	p 3.59	0.80	6	D..... DOLORES HIDALGO.....(HD)	15	0.50	p 12.18	p 2.50	10.22	11.33	60-26	T				
B-393	392.4	11.12 x 402	8.20	p 15.38	p 4.11	0.75	11	DN..... RIO LAJA.....(RN)	12	0.80	p 12.08	p 2.40	10.09	11.12 x 401	61-87	ACGTY				
B-404	404.0	11.53 x 2	8.37	15.52	b 4.26		9	..... PEÑA PRIETA.....	11	0.56	11.53 x 401	b 2.25	9.46	10.54	53	T			
B-413	412.7	12.29	8.52	16.03	b 4.38	1.00	8	..... TRANCAS.....	11	0.56	11.41	b 2.14	9.31	10.41	62	T			
B-422	421.7	12.44	9.16 x 466	p 16.15	p 4.51		14	D..... OBREGON.....(BX)	11	1.00	p 11.29	b 2.03	9.16 x 465	10.24	50-14	AT				
B-431	430.6	12.58	9.31	16.24	b 5.02		16	..... MAX GARCIA.....	11	0.56	11.19	b 1.52	8.58	10.11	51	T			
B-441	440.6	13.17	9.55 x 402	p 16.38	p 5.18		19	D..... SAN FELIPE.....(SF)	3	0.00	p 11.08	p 1.41	8.40	9.55 x 465	61-43	GT				
B-443	442.6	.....	.....	.....	.....	0.36	16	..... "Y" SAN FELIPE.....	12	1.00	.....	.....	.....	.....	No hay	TY			
B-456	455.2	13.44	10.41 x 2	p 16.56	p 5.38		9	DN..... CHIRIMOYA.....(MA)	19	2.10	p 10.41 x 465	p 1.15	7.40	9.06	72-21	ACRT				
B-458	457.5	13.50	10.50	16.59	b 5.43	0.27	2	..... CARTAGENA.....	12	1.00	10.36	b 1.07	7.30	8.55	10ES	AGT			
B-469	468.3	14.05	11.05	b 17.09	p 5.56	0.56	9	D..... JARAL DE BERRIO.....(AL)	19	0.60	b 10.23	p 0.53	7.09	8.41	45-19	T				
B-475	475.0	.....	.....	.....	b 6.03	0.20	13	..... LA VENTILLA.....	11		.....	b .....	.....	.....	No hay	.....			
B-485	485.0	14.32	11.27	p 17.24	p 6.16		8	D..... VILLA REYES.....(VR)	11	1.00	p 10.06	p 0.33	6.47	8.20	51-20	AGT				
B-495	495.0	14.52	11.41	b 17.37	p 6.31 x 466	1.00	11	D..... JESUS MARIA.....(JM)	16	1.00	b 9.54	p 0.19	6.31 x 3	8.05	51-15	GT				
B-510	509.8	15.22	12.00	17.52	b 6.48		7	..... LA PILA.....	9	0.90	9.39	b 0.04	5.52	7.42	51-4	T			
B-519	518.2	15.34	12.15	18.00	b 6.56	0.00	6	..... ESPAÑITA.....	7	0.95	9.29	b 23.55	5.35	7.30	60	T			
B-525	524.9	ll. 15.50	ll. 12.30	18.08	7.03	0.35	6	DN..... SAN LUIS POTOSI (Carga).....(SP)	4	0.20	9.21	23.46	S. 5.20	S. 7.15	Patio	ABCGMRY				
B-526	525.1	H. M.	H. M.	.....	.....		3	..... CONEXION PASAJEROS SUR.....			.....	.....	H. M.	H. M.	No hay	.....			
B-526-A	525.8	.....	.....	18.11	7.06	0.20	3	..... "Y" SAN LUIS POTOSI.....			9.18	23.43	.....	.....	No hay	Y			
BG-1	526.7	.....	.....	ll. 18.15	ll. 7.10		3	DN..... SAN LUIS POTOSI (Psgs.).....(DS-CS)			S. 9.15	S. 23.40	.....	.....	Patio	ACMRT			
		401	465	1	3			HORARIO NO. 5			2	4	466	402						
		Rápido Carga Diario	Carga Diario	Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario						Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario	Rápido Carga Diario						

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTA:

Nos. 1 y 3 y Extras de Pasajeros rumbo al Norte, quedan exceptuados de registrarse y confrontar el Registro en San Luis Potosí (Carga) pero el Despachador expedirá orden de tren para que el telegrafista los registre. (Excepción a la Regla 83-A).



Número de las Estaciones	Distancia de México Kilómetros	RUMBO AL NORTE				Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	DISTRICTO DE CHARCAS	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	RUMBO AL SUR				Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts. Escapes Otras	Agua Balsa Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Teléfono "Y"		
		SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE						PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE					
		401	467	1	3					2	4	468	402				
B-525	524.9	H. M. S. 17.50	H. M. S. 5.00 X402				DN..SAN LUIS POTOSI (Carga)...(SP)					H. M. L. 13.25	H. M. L. 4.50 X467		ABCGMRY		
BG-1	526.7	↓	↓	H. M. S. 18.35	H. M. S. 7.40	0.20	DN..SAN LUIS POTOSI (Psgr)...(DS-CS)					↑	↑		ACMRT		
B-526-A	525.8	↓	↓				....."Y" SAN LUIS POTOSI.....								Y		
B-528	527.1	17.55	5.06	18.40	7.46	12	CONEXION PASAJEROS NORTE.					8.48	23.08	13.17	4.43	Patio	
.....	527.3	.....	.....	.....	.....	0.46	EMP. DISTRITO SALINAS.....					.....	.....	.....	.....	RT	
.....	527.4	.....	.....	.....	.....		EMP. DISTRITO MONTAÑA.....					.....	.....	.....	.....	.....
B-539	538.7	18.11	5.24	18.50	b 8.03	0.60	11.3 PEÑASCO.....					8.33	b 22.53	12.57	4.22	60	T
B-554	553.7	18.30	5.44	19.02	b 8.17 X 2	11	15.0 PINTO.....					8.17 X 3	b 22.39	12.33	3.58	60	T
B-561	560.9	18.41	5.56	19.09	8.24	6	7.2 ARRIOLA.....					8.04	b 22.26	12.12	3.42	35	T
B-567	566.3	18.54	6.14	p 19.16	p 8.33	6	5.4 DN.....BOCAS.....(BO)					p 7.57	p 22.16	11.56	3.26	58-71	AG
B-568	568.0	.....	.....	.....	.....	0.51	1.7 "Y" BOCAS.....					.....	.....	.....	.....	..	Y
B-580	579.7	19 11	6.31	19.27	b 8.47	10	11.7 ENRAMADA.....					7.46	b 22.00	11.11	2.59	62	T
B-587	586.9	.....	.....	19.33	b	0.54	7.2 SOBERON.....					.....	b .....	.....	.....	No hay	.....
B-595	594.8	19.32 P 1	6.50	b 19.40 P 401	p 9.02	0.16	7.9 D.....MOCTEZUMA.....(MC)					b 7.32	p 21.46	10.45	2.34	55-4	.....
B-602	601.4	.....	.....	.....	b	0.91	6.6 ESCARCEGA.....					.....	b .....	.....	.....	9	.....
B-603	603.0	20.03	7.23 X 2	19.48	b 9.11	8	1.6 MATARIQUE.....					7.23 X 467	21.33	10.16	2.20	58	T
B-614	613.5	20.15	7.51	p 19.59	p 9.24	9	10.5 DN.....VENADO.....(NO)					p 7.14	p 21.23	10.02	2.05	55-9	G
B-625	624.7	20.33	8.18	20 12	b 9.42 X 468	1.00	11.2 LABORCILLA.....					7.04	b 21.10	9.42 X 3	1.48	56-2	AT
B-631	630.8	21.00 X 4	8.53 X 468	p 20.21	p 9.58	5	6.1 D.....CHARCAS.....(CH)					p 6.58	p 21.00 X 401	9.10 8.53 X 467	1.38	44-130	BGY
B-648	647.2	21.51	9.38	20.40 X 4	p 10.18	13	16.4 DN.....LAGUNA SECA.....(XA)					6.43	p 20.40 X 1	8.28	1.15	106	GY
B-650	649.5	.....	.....	.....	.....	0.50	2.3 TANQUE KILOM. B-650.....					.....	.....	.....	.....	6	AT
B-658	657.3	22.13	10.00	20.48	b 10.27	7	7.8 EL CUBO.....					6.31	20.24	8.07	0.54	51	T
B-659	658.9	.....	.....	.....	b	0.00	1.6 BERRENDO.....					.....	b .....	.....	.....	5	.....
B-666	665.8	22.27	10.13	20.56	10.36	6	6.9 PRADERA.....					6.22	20.14	7.47	0.34	51	T
B-675	674.2	22.41	10.26	21.03	b 10.44	0.48	8.4 LA MAROMA.....					6.13	b 20.04	7.26	0.13	50	T
B-676	676.0	.....	.....	.....	.....	0.27	1.8 TROPICO DE CANCER.....					.....	.....	.....	.....	No hay	.....
B-683	682.6	.....	.....	.....	b 10 51	12	6.6 CORONADOS.....					.....	b .....	.....	.....	No hay	.....
B-691	690.4	23.11	10.50 P 3	b 21.16	p 11.00 P 467	7	7.8 D.....WADLEY.....(WD)					b 5.56	p 19.46	6.54	23.41	47-17	.....
B-699	698.8	23.26 X 402	11.26	b 21.24	p 11.14	5	8.4 DN.....CATORCE.....(DE)					b 5.48	p 19.37	6.39	23.26 X 401	49-30	A
B-706	705.6	23.36	11.36	21.30	b 11.21	4	6.8 POBLAZON.....					5.41	b 19.30	6.23	23.15	32	T
B-711	711.0	23.42	11.44	21.35	11.27	9	5.4 COLLADO.....					5.35	19.25	6.14	23.08	51	T
B-721	720.8	Ll. 23.55 H. M.	Ll. 12.05 H. M.	Ll. 21.45 H. M.	Ll. 11.40 H. M.	11	9.8 DN.....VANEGAS.....(NA)					S. 5.25 H. M.	S. 19.15 H. M.	S. 6.00 H. M.	S. 22.55 H. M.	Patio	ABCGMRY
		401	467	1	3		HORARIO No. 5					2	4	468	402		
		Rápido Carga Diario	Carga Diario	Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario							Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga Diario	Rápido Carga Diario		

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) Trenes de los Distritos de Montaña y de Salinas, de la División de Cárdenas, están autorizados para usar la vía principal del Distrito de Charcas, entre Emp. Dist. Montaña y San Luis Potosí (pasajeros) o San Luis Potosí (carga), por lo que todos los trenes y máquinas de patio del Distrito de Charcas deben moverse a velocidad reducida en dicho tramo, esperando encontrar al abanderado.
- 2) En el Registro de Conexión Pasajeros Norte, solamente deben registrarse y confrontar el registro, Nos. 1 y 3 y Extras de Pasajeros rumbo al Norte.
- 3) En Wadley hay una espuela particular E. N. con capacidad para 17 unidades.
- 4) En Kilóm. B-700 hay un ladero particular con capacidad para 6 unidades.

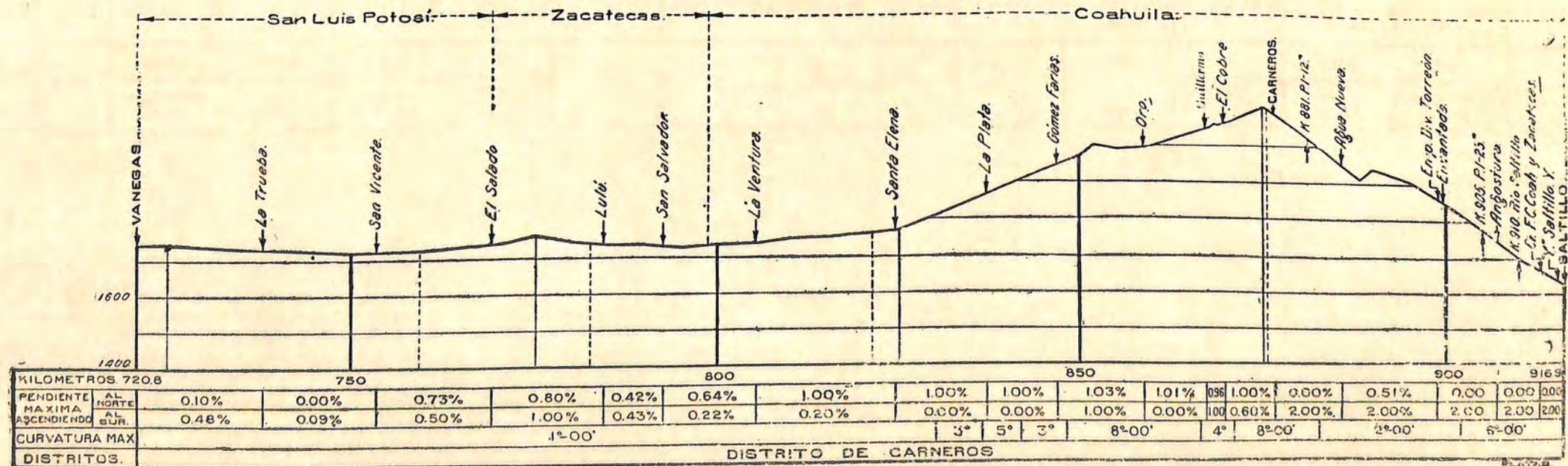
(El perfil de este distrito en la Pág. 3).

Número de Estaciones	Distancia de México	RUMBO AL NORTE										DISTRITO DE CARNEROS	RUMBO AL SUR						Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Agua Búscula Combustible Ganado Mesa giratoria Registro Teléfono "Y"
		SEGUNDA CLASE			PRIMERA CLASE			Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	ESTACIONES	Pendiente máxima ascendiendo		PRIMERA CLASE			SEGUNDA CLASE				
		583	469	401	1	177	3						2	178	4	584	470	402		
		Carga, Lunes, Miércoles y Viernes	Carga Diario	Rápido Carga Diario	Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario						Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga, Martes Jueves y Sábados	Carga Diario	Rápido Carga Diario		
B-721	720.8	S. 5.40	S. 1.55	S. 21.55	S. 12.00	0.10	5	DN..... VANEGAS.....(NA)	9	0.48	LI. 5.15	LI. 18.55	LI. 15.30	LI. 20.55	Patio	ABCGMRY				
B-729	728.6	5.52	2.07	22.02	12.08		7	7.8 GUAYULE.....	10		5.07	18.47	15.19	20.43	51	T				
B-738	737.3	6.05	2.18	22.09	b 12.16		11	8.7 LA TRUEBA.....	18	0.09	4.59	b 18.40	15.06	20.31	51	T				
B-753	752.8	6.26	2.37	22.21	b 12.31	0.00	11	15.5 SAN VICENTE.....	19	0.50	4.47	b 18.27	14.45	20.12	51-5	T				
B-770	769.3	6.55	2.57	22.35	p 12.47	0.73	12	16.5 DN..... EL SALADO.....(BR)	17	1.00	4.34	p 18.14	14.17	19.52	51-7	.....			
B-785	784.4	7.20	3.15	22.47	b 13.02	0.80	10	15.1 LULU.....	9	0.43	4.20	b 17.58	13.52	19.34	51	T				
B-793	792.4	7.40	3.25	b 22.51	p 13.10	0.42	6	8.0 D..... SAN SALVADOR.....(SN)	14	0.22	b 4.13	p 17.50	13.40	19.24	52-8	.....			
B-806	805.1	8.10	4.03 x 2	23.05	p 13.23 x 470	0.64	9	12.7 DN..... LA VENTURA.....(VA)	10		4.03 x 401	p 17.37	13.23 x 3	19.09	46-90	AGY				
B-815	814.3	8.30	4.28	23.13	13.33		7	9.2 HURON.....	11	0.20	3.56	17.26	12.42	18.58	51	T				
B-825	824.8	8.52	4.42	23.22	b 13.48	1.00	8	10.5 SANTA ELENA.....	14		3.48	b 17.16	12.28	18.46	51	T				
B-837	837.0	9.22	4.59	23.35	b 14.03		10	12.2 LA PLATA.....	12	0.00	3.38	b 17.03	12.11	18.32	51	T				
B-847	846.3	9.55	5.19	23.47	p 14.17		9	9.3 DN..... GOMEZ FARIAS.....(GM)	16	1.00	3.29	p 16.53	11.53	18.19	50-4	.....			
B-859	858.6	10.26	5.42	0.03	b 14.34	1.03	13	12.3 ORO.....	15	0.00	3.14	b 16.38	11.25	18.02	46	T				
B-867	866.9	.....	.....	.....	.....	1.01	14	8.5 GUILLERMO.....	9	0.60	.....	.....	.....	.....	10ES	AT
B-870	869.6	10.49 x 470	6.02	0.20	b 14.52	0.96	14	2.7 EL COBRE.....	13		3.00	b 16.23	10.49 x 469	17.45	51	T				
B-877	876.1	11.14	6.18	p 0.30	p 15.04	1.00	8	6.5 DN..... CARNEROS.....(CN)	16	2.00	p 2.51	p 16.15	9.55	17.05	41-119	RY				
B-886	885.8	11.38	6.32	0.43	p 15.18	0.00	12	9.7 D..... AGUA NUEVA.....(NV)	11		2.33	p 15.56	9.26	16.45	59-20	A				
B-899	898.8	S. 13.30	11.58	6.50	0.55	0.51	10	15.0 DN..... ENCANTADA.....(DA)	13		2.15	p 15.37 x 3	9.01	16.25	51	T				
B-907	906.9	13.43	12.11	7.02	1.03	0.00	12	8.1 ANGOSTURA.....	13		1.57	b 7.55	9.01	16.25	No hay	.....			
.....	913.7	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6.8 CRUC. "D" F. C. COAH. Y ZAC.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
B-916	916.0	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2.5 "Y" SALTILLO.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
BH-1	916.9	LI. 14.05	LI. 12.35	LI. 7.25 x 178	LI. 1.20	LI. 14.35	LI. 16.00 x 402	0.9 DN..... SALTILLO.....(ND)	S. 1.35	S. 7.35 x 401	S. 14.55	S. 8.25	S. 16.00 x 3	Patio	ABCGR			
		583	469	401	1	177	3	HORARIO No. 5			2	178	4	584	470	402				
		Carga, Lunes, Miércoles y Viernes	Carga Diario	Rápido Carga Diario	Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario				Rápido Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Pasajeros Diario	Carga, Martes Jueves y Sábados	Carga Diario	Rápido Carga Diario				

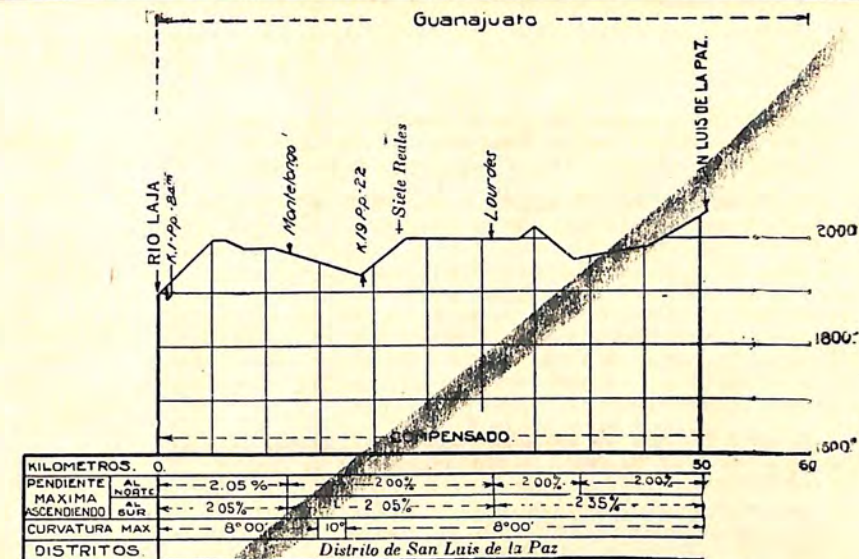
Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) En el Registro de Encantada solamente deben registrarse los trenes procedentes del Distrito de Parras de la División de Torreón y los trenes del Distrito de Carneros para la División de Torreón.
- 2) La estación de Saltillo está situada en la cola de la "Y" Saltillo, a 900 metros de la vía troncal "B".



Número de las Estaciones	Distancia de Río Laja Kilómetros	RUMBO AL NORTE			DISTRITO DE SAN LUIS DE LA PAZ		RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares en unidades de 15.7 Mts.	Agua, Combustible, Ganado, Registro, "Y"
		PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	PRIMERA CLASE				
		249	Mixto Diario			250	Mixto Diario			
B- 393	0.0	H. M. 7.00		2.05	18	DN.....RIO LAJA.....(RN) 12.1	20	LI. 11.30	61 - 87	ACGRY
BA- 13	12.1	b 7.25				.....MONTELONGO..... 10.7	2.05	b 11.07	7	
BA- 23	22.8	b 7.50			28	.....SIETE REALES..... 8.2		b	No hay	
BA- 31	31.0	p 8.02		00		.....LOURDES..... 19.5		p 10.33	4	
BA- 51	50.5	LI. 8.45 H. M.			29	D.....SAN LUIS DE LA PAZ(DZ)	31	S. 10.00 H. M.	24	ARY
		249				HORARIO No. 5		250		
		Mixto Diario						Mixto Diario		



Dirección Superior "AL NORTE"

NOTA:

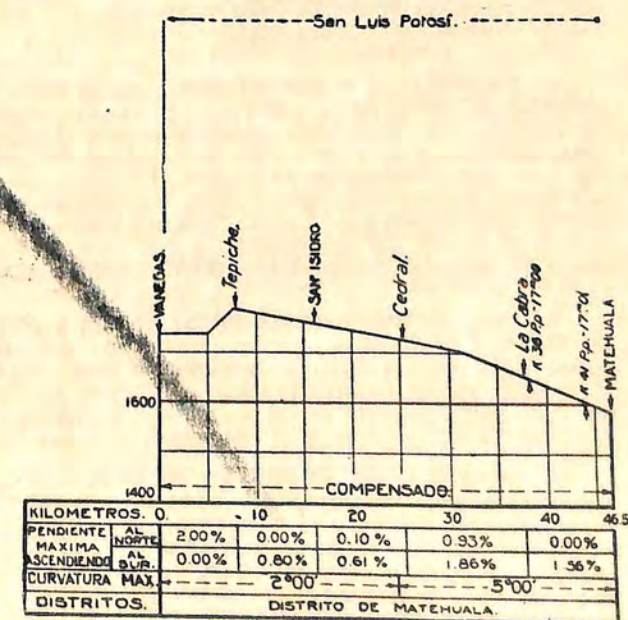
Cuando no haya telegrafista en servicio en San Luis de la Paz, Núm. 250 queda autorizado para asumir su itinerario sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).

Número de las Estaciones	Distancia de Vanegas Kilómetros	RUMBO AL NORTE			DISTRITO DE MATEHUALA		RUMBO AL SUR		Capacidad de las vías auxiliares, en unidades de 15.7 Mts.	Agua, Báscula, Combustible, Ganado, Mesa giratoria, Registro, "Y"
		PRIMERA CLASE		Pendiente máxima ascendiendo	Tiempo mínimo entre estaciones en minutos	PRIMERA CLASE				
		247	245			246	248			
B-721	0.0	H. M. S. 19.20	H. M. S. 11.55			DN.....VANEGAS.....(NA) 7.9	10	LI. 11.20	LI. 18.45	Patio ABCGMRY
BB- 8	7.9	b 19.33	b 12.08	2.00	9	.....TEPICHE..... 8.0	10	b 11.07	b 18.32	No hay
BB- 16	15.9	b 19.46	b 12.21	0.00	9	.....SAN ISIDRO..... 8.2	10	b 10.54	b 18.19	A
BB- 25	24.1	p 19.59	p 12.34	0.10	9	D.....CEDRAL.....(DR) 13.3	18	p 10.41	p 18.06	12-14
BB- 38	37.4	p 20.20	p 12.55	0.93	16	D.....LA CABRA.....(CA) 9.1	12	p 10.20	p 17.45	26
BB- 47	46.5	LI. 20.35 H. M.	LI. 13.10 H. M.	0.00	10	D.....MATEHUALA.....(HU)	12	S. 10.05 H. M.	S. 17.30 H. M.	77 ABURY
		247	245			HORARIO No. 5		246	248	
		Mixto Diario	Mixto Diario					Mixto Diario	Mixto Diario	

Dirección Superior "AL NORTE"

NOTAS:

- 1) Núm. 246 es superior a Núms. 245 y 247.
- 2) Núm. 248 es superior a Núm. 247.
- 3) En Matehuala hay dos espuelas particulares E. S. con capacidad para 50 unidades entre ambas.
- 4) Cuando no haya telegrafista en servicio en Matehuala, Nos. 246 y 248 quedan autorizados para asumir sus itinerarios sin Boleta de Despacho. (Excepción a la Regla 83-C).



INSTRUCCIONES GENERALES

(NOTA. No incluyen aquellas disposiciones que figuran en el Reglamento de Transportes, en el Boletín General de Transportes o en el Reglamento de Seguridad.)

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

2.—LOS TRENES DE PRIMERA CLASE, ASI COMO LOS EXTRAS CREADOS CONFORME AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", que no deban parar en estaciones, ya sea que corran a tiempo o que tengan órdenes de tren para correr tarde, deben desarrollar la velocidad conveniente para evitar el tener que pararse en estaciones para esperar el tiempo de salida.

3.—LOS TRENES REGULARES Y LOS EXTRAS CREADOS CONFORME AL EJEMPLO (3) DE LA FORMA "G", que corran retrasados, deben hacer el "tiempo mínimo entre estaciones" si las circunstancias lo permiten, para correr a tiempo. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio.

4.—TRENES REGULARES CORRIENDO A TIEMPO, que deban hacer parada en estaciones intermedias donde sólo tengan tiempo de salida, deben emplear el correspondiente "tiempo mínimo entre estaciones", ya que la diferencia entre dicho tiempo mínimo y el tiempo de itinerario es para ejecutar los diferentes trabajos en las estaciones; pero los trenes regulares de pasajeros no deben llegar al lugar donde reciben o descargan tráfico con anticipación mayor de cinco (5) minutos aun cuando el "tiempo mínimo entre estaciones" se los permita.

5.—MAQUINAS SOLAS O CON CABUS, Y TRENES COMPUUESTOS EXCLUSIVAMENTE CON EQUIPO DE PASAJEROS O DE CARGA, CON RUEDAS DE ACERO, deben hacer el "tiempo mínimo entre estaciones" para trenes de pasajeros, si las circunstancias lo permiten. Cuando esto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio. Quedan exceptuadas de esta autorización aquellas máquinas para las cuales se tiene establecido un tiempo mínimo especial en ciertos distritos de algunas divisiones.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

16.—TRENES DESCENDIENDO. Antes de descender pendientes continuadas mayores del uno y medio (1.50%) por ciento, debe comprobarse que los frenos trabajan correctamente. Los conductores deben hacer recorridos sobre los carros para vigilar el cumplimiento de la Regla 395, primer párrafo.

17.—TRENES QUE DEJEN CARROS EN LA VIA PRINCIPAL, por estar doblando o por cualquier otra causa, en pendientes del 1.50% o mayores, deben encadenarlos.

18.—EN LA PARTE POSTERIOR DE LOS TRENES DE PASAJEROS O MIXTOS que se muevan retrocediendo, sólo deben viajar el conductor y el abanderado, así como los funcionarios u oficiales autorizados.

19.—TRENES QUE LLEGUEN A SUS TERMINALES EN HORAS EN QUE NO HAYA SERVICIO DE PATIO, deben entrar a la vía auxiliar que encuentren expedita, siempre que no esté asignada a determinado servicio; y si su tren no cabe en una sola vía, harán los cortes necesarios para dejar libre la vía principal y las de operaciones.

20.—Cuando se dejen carros cargados o vacíos lejos de los edificios de las estaciones, los conductores, o jefes de patio en su caso, deben informar al jefe de estación correspondiente los números y la hora en que fueron dejados.

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

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

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

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

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

26.—DESCARGA DE TANQUES CON INFLAMABLES. Los tanques conteniendo gasolina o sus derivados, alcohol, aceite combustible, kerosina, petróleo refinado, o cualquier otro líquido inflamable, deben ser descargados en la vía destinada para descarga de tanques. En donde no haya vía para tal objeto, la descarga debe hacerse en la vía de bodega, pero aislándolos de los

demás carros y de los edificios, a la distancia que ofrezca la mayor seguridad.

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

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

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

28.—CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.

TIPO "A". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Sistema de Señales C. T. C.

TIPO "B". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por Señales de enclavamiento. (Regla 165).

TIPO "C". Los formados por vías férreas a nivel y gobernados por guarda-cruceiro. Los trenes deben aproximarse a velocidad reducida y regirse por las señales del guarda-cruceiro. Si faltara éste, protegerán su paso sobre el cruceiro por medio de un miembro de la tripulación.

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

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

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

Los trenes que se muevan por la vía que no tiene preferencia, harán parada electiva 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 Escobedo, Río Laja, San Felipe, Chirimoya, San Luis Potosí, Vanegas, Saltillo y Matehuala.

2.—LIBROS DE BOLETINES: En las oficinas telegráficas en Escobedo, Río Laja, Chirimoya, San Luis Potosí, Vanegas, Saltillo y Matehuala.

3.—GRUAS MARTINETES Y PALAS MECANICAS: En concordancia con la Regla 103-A, tercer párrafo, los trenes que manejen esta clase de equipo, no deben exceder la velocidad de TREINTA (30) kilómetros por hora en tangentes, ni de VEINTE (20) kilómetros por hora en curvas.

4.—ESTACIONES DE REDUCIR Y COMPLETAR TONELAJE:
DISTRITO DE RIO LAJA: Río Laja, San Felipe y Chirimoya.
DISTRITO DE CHARCAS: Pinto, Bocas y Laguna Seca.
DISTRITO DE CARNEROS: La Ventura y Carneros.

5.—COLOCACION DE MAQUINAS AYUDADORAS EN TRENES DE FLETE:

DISTRITO DE RIO LAJA: Detrás del cabús, excepto cuando se manejen carros de campamento u otros de estructura débil, en cuyo caso se colocarán adelante de estos.
DISTRITO DE CARNEROS: A la cabeza del tren:

6.—CONEXIONES ENTRE TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS:

ESCOBEDO: No. 1, hasta treinta minutos por diez o más pasajeros del No. 238. No. 3, hasta treinta minutos por diez o más pasajeros del No. 36.

RIO LAJA: No. 249, hasta treinta minutos por cualquier número de pasajeros de Nos. 3 y 4.

SAN LUIS POTOSI: No. 4, hasta treinta minutos por cualquier número de pasajeros y carro de pescado de No. 354.

VANEGAS: No. 3, hasta treinta minutos por diez o más pasajeros del No. 246. No. 4, hasta treinta minutos por diez o más pasajeros del No. 248. No. 245, hasta tres horas por diez o más pasajeros del No. 3. No. 247, hasta una hora por veinte o más pasajeros del No. 4.

7.—AVISOS DE LOS CONDUCTORES A LOS RESTAURANTES:

No. 1: De Río Laja, al de San Luis Potosí.
No. 2: De Charcas, al de San Luis Potosí, y de Río Laja al de Escobedo.

No. 3: De Chirimoya, al de San Luis Potosí, y de Laguna Seca, al de Vanegas.

No. 4: De La Ventura, al de Vanegas.

8.—DIMENSIONES DEL TUNEL KILOM. B-338: Longitud 414 metros; altura mínima sobre el nivel del riel 8.40 metros, y ancho mínimo 4.80 metros. Hay teléfono selectivo en cada extremo del túnel.

9.—HORAS DE SERVICIO DE LOS PATIOS:

ESCOBEDO: continuo, excepto de 7 a 8 hs. y de 16 a 17 hs.
SAN LUIS POTOSI (Carga): continuo.

SAN LUIS POTOSI (Psgrs.): 4 h. 30 m. a 11 h. 30 m. y 17 h. a 24 h.

VANEGAS: 0 h. 01 m. a 7 h., 8 h. a 16 h., y 17 h. a 24 h.

SALTILLO: 0 h. 01 m. a 24 h.

10.—AGUA A CAMPAMENTOS Y ESTACIONES: Se dará como sigue:

DISTRITO DE RIO LAJA: Local Norte, de Escobedo a Obregón; y Local Sur de La Pila a San Felipe.

DISTRITO DE CHARCAS: Local Norte, de Peñasco a Laguna Seca; y Local Sur, de Poblazón a Berrendo.

DISTRITO DE CARNEROS: Local Norte, de La Trueba a San Salvador, y Local Sur, de Angostura a Hurón.

11.—VIAS DESTINADAS PARA "ESCAPES".

COMONFORT y OBREGON: Entre el cambio Sur del escape y el cambio del cortavía frente a la estación.

SAN MIGUEL ALLENDE Y RIO LAJA: la vía auxiliar de la izquierda, rumbo al Norte.

TEQUISQUIAPAN: entre el cambio Norte del escape y el cambio del cortavía frente a la estación.

DOLORES HIDALGO, SAN FELIPE, SAN VICENTE, EL SALADO, SAN SALVADOR, GOMEZ FARIAS, CARNEROS y CHARCAS, la vía auxiliar de la derecha, rumbo al Norte.

CHIRIMOYA, VILLA REYES, JESUS MARIA y BOCAS: La vía auxiliar de la derecha, rumbo al Norte, entre el cambio Norte de la misma y el cambio del cortavía.

JARAL DE BERRIO, AGUA NUEVA, ENCANTADA, MOCTEZUMA, VENADO, LABORCILLA, LAGUNA SECA, WADLEY y CA-TORCE: La vía auxiliar de la derecha, rumbo al Norte, entre el cambio Sur de la misma y el cambio del cortavía.

LA VENTURA: La vía auxiliar de la izquierda, rumbo al Norte, entre el cambio Norte de la misma y el cambio del cortavía.

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

DISTRITO DE RIO LAJA: Local Norte, en San Felipe, y Local Sur, en Chirimoya.

DISTRITO DE CHARCAS: Locales Norte y Sur, en Laguna Seca.

DISTRITO DE CARNEROS: Locales Norte y Sur, en La Ventura.

13.—APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE A MAQUINAS: Máquinas en servicio de trenes de pasajeros, ya sean de vapor o diesel, deben salir con el tanque de combustible lleno.

14.—MAQUINAS CLASES KR-4 y KR-5, en ningún caso deben exceder la velocidad de CUARENTA (40) kilómetros por hora.

15.—TERMINAL DE ESCOBEDO: La administración del patio de Escobedo está a cargo de la División de Querétaro. La ubicación de sus placas de "Límite del Patio" están ubicadas como sigue: sobre el Distrito de Río Laja, en Kilóm. B-316.002, sobre el Distrito de Querétaro de la División del mismo nombre, en Kilóm. B-311.500, y sobre el Distrito de Salvatierra de la División del Pacífico, en Kilóm. NB-83.461.

16.—TERMINAL DE SAN LUIS POTOSI: La administración de la terminal de San Luis Potosí está a cargo de la División de San Luis.

a).—La corriente de tránsito entre San Luis Potosí (carga) y la placa kilométrica B-527, 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.

b).—Los trenes que se muevan sobre la "Y" de San Luis Potosí, deben hacerlo a velocidad de patio, tomando en cuenta la graduación de la curva y la poca visibilidad.

c).—La posición normal de los cambios que conectan las vías principales de los Distritos de Salinas y Montaña, de la División de Cárdenas, es alineados a través de la vía principal del Distrito de Charcas.

d).—Los trenes del F.C. Potosí y Río Verde transitan sobre la vía principal de los Ferrocarriles Nacionales, en el Distrito de Charcas, entre Emp. Distrito Salinas y la placa kilométrica B-527, en una extensión de 197.36 metros.

e).—La posición normal de los cambios que conectan la vía principal del F.C. Potosí y Río Verde con nuestra vía principal es alineados a través de la vía principal del Distrito de Charcas.

Los trenes de los Ferrocarriles Nacionales tiene preferencia de paso.

f).—Todos los trenes en ambas direcciones del F.C. Potosí y Río Verde, deben hacer parada efectiva antes de invadir el punto de libraje físico de la vía principal de los Ferrocarriles Nacionales, y los cambios no deben ser reversados sino hasta estar seguros de que ningún tren de los Ferrocarriles Nacionales está aproximándose. Durante la noche o en caso de obscuridad en el día, los trenes del F.C. Potosí y Río Verde deben colocar dos luces de bengala en el centro de la vía principal de los Ferrocarriles Nacionales, una a cinco rieles al Norte de Emp. Distrito Salinas y otra a cinco rieles al Sur de la placa kilométrica B-527. Los cambios no deben ser reversados sino hasta tres minutos después de que las luces de bengala hayan sido colocadas.

17.—TODOS LOS TRENES RUMBO AL NORTE deben llenar su tanque de agua en Agua Nueva, por escasez en Saltillo.

18.—EN EL TANQUE DE GUILLERMO KILOM. B-867, solamente debe tomarse agua en casos de emergencia, y la indispensable para llegar a la próxima toma.

19.—EN EL CRUCERO "D" CON EL F.C. Coahuila y Zacatecas, los trenes de los Ferrocarriles Nacionales tienen preferencia de paso.

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

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

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

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

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

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

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

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

SERVICIO DE HOSPITALES Y LISTA DE MEDICOS

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

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

- 4) **CUANDO PUEDA TRANSLADARSE AL LASTIMADO**, el facultativo de la Administración más cercano debe atenderlo y si fuere necesario debe llevarse rápidamente a uno de los hospitales, avisando por telégrafo al Cirujano Local, clasificando las heridas. En caso de no poder trasladar al lesionado, déjesele a cargo del Jefe de Estación más cercano, quien debe llamar al médico de la Administración más próximo, o en caso de urgencia al mejor facultativo del lugar.
- 5) **SOLAMENTE DEBEN EJECUTARSE AQUELLAS OPERACIONES QUIRURGICAS** que sean absolutamente necesarias para la protección de la vida del paciente, antes de la llegada del Cirujano Local.

- 6) **LAS PERSONAS QUE NO SEAN EMPLEADOS NI PASAJEROS** y que resulten lesionadas por su propia culpa, deben ponerse a cargo de las Autoridades Locales.
- 7) **CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA** antes de la llegada del Cirujano Local, dése aviso por telégrafo a éste, al Cirujano en Jefe y al Superintendente de División.
- 8) **LAS CAMILLAS** para el traslado de los lesionados y enfermos, deben encontrarse siempre en los carros de equipaje y en los hospitales.
- 9) **SE RECOMIENDA MUY ESPECIALMENTE**, que en casos de accidentes personales, se rijan de acuerdo con las disposiciones que contiene el Reglamento de Seguridad. En caso de levantar algún lesionado, cuídese de no provocarle movimientos bruscos que pudieran completar una fractura o luxación, etc., a fin de evitar complicaciones.

Dr. Dr. Juan Flores Blanco,
Dr. Ramón Rodríguez Rodríguez,
Dr. Salvador Nava Martínez,
Dr. José Baez Durán,
Dr. M. Ortiz de Montellano,
Dr. Hipólito Elizondo Flores,
Dr. José Flores Aguirre,
Dr. Mariano Narváez González,
Dr. J. Concepción Gaitán,
Dr. Luis Vizcaíno Puga,

Médico Residente,
Médico Auxiliar,
Médico Oculista,
Médico Radiólogo,
Médico Director,
Médico Oculista y O. N. y G.,
Médico Cirujano,
Médico Radiólogo y Lab.
Médico Residente,
Médico Local,

San Luis Potosí, S. L. P.
San Luis Potosí, S. L. P.
San Luis Potosí, S. L. P.
San Luis Potosí, S. L. P.
Saltillo, Coah.
Saltillo, Coah.
Saltillo, Coah.
Saltillo, Coah.
Vanegas, S. L. P.
Matehuala, S. L. P.

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	12.00	12.51	13.43	14.34	15.26	16.17	17.09	18.00	18.51	19.42	20.34	21.25
75	48	1.36	2.24	3.12	4.00	4.88	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.

VICTOR GONZALEZ GONZALEZ,
AYUDANTE DEL SUPT. S. T., SAN LUIS POTOSI, S. L. P.

ARNULFO PORTALES NIETO,
AYUDANTE DEL SUPT. S. T., SALTILLO, COAH.

MIGUEL MARTINEZ CAMPOS,
AYUDANTE DEL SUPT. S. L., SAN LUIS POTOSI, S. L. P.

SAMUEL I. MARTINEZ,
JEFE DE DESPACHADORES, SAN LUIS POTOSI, S. L. P.

ALBERTO OLIVARES V.,
SUPERINTENDENTE, SAN LUIS POTOSI, S. L. P.

