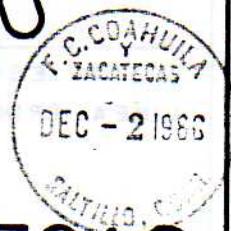


SEGURIDAD ANTE TODO



F. C. DE COAHUILA Y ZACATECAS

ADMINISTRACION GOBIERNO

ARTICULO 13 DEL REGLAMENTO DE MEDIDAS PREVENTIVAS DE ACCIDENTES DE TRABAJO (Publicado en el Diario Oficial de Nov. de 1934)

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

REGLA B DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTES

Es indispensable que todos los empleados cumplan estrictamente con el Reglamento y con las instrucciones especiales, comprendiéndose de uno y otras.

En caso de duda sobre su correcta interpretación, deberán solicitar a su inmediato superior las explicaciones necesarias.

HORARIO NUMERO 1

COMIENZA A REGIR A LAS 0H.01 M.

DEL DIA 1º DE DICIEMBRE DE 1963

HORA DEL MERIDIANO 90°

LEASE CUIDADOSAMENTE MODIFICACIONES IMPORTANTES

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

DESTRUYANSE LOS HORARIOS ANTERIORES

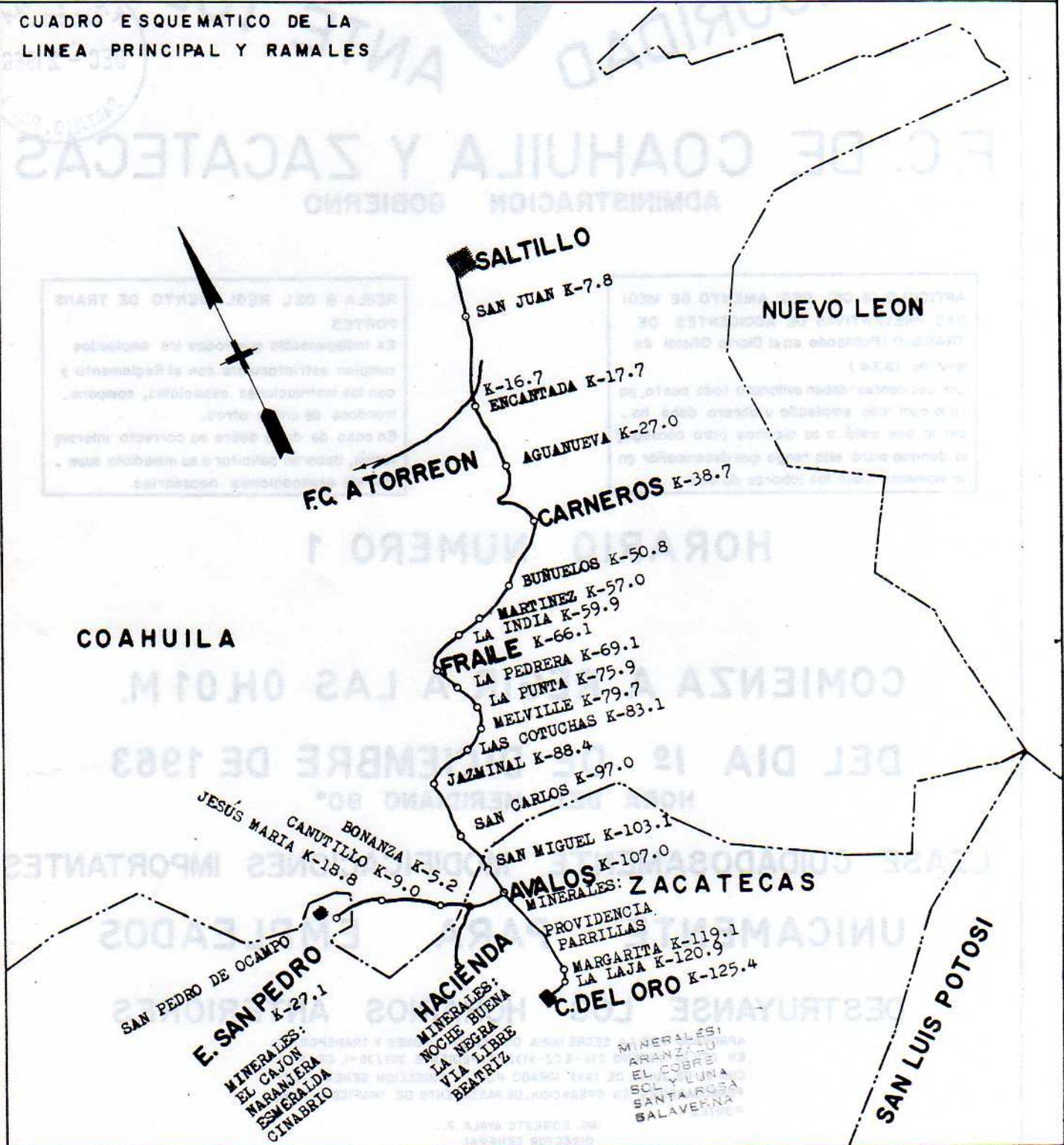
APROBADO POR LA SECRETARIA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES EN OFICIO NUMERO 233-ECZ-9133, EXPEDIENTE 302/30-1, DE FECHA 26 DE JUNIO DE 1963. GIRADO POR LA DIRECCION GENERAL DE FERROCARRILES EN OPERACION, DEPARTAMENTO DE TRAFICO Y TRANSPORTES

ING. ROBERTO AYALA R.,
DIRECTOR GENERAL

Ing. A. Magallanes Rios
ADMINISTRADOR

FERROCARRIL DE COAHUILA Y ZACATECAS A. G.

CUADRO ESQUEMATICO DE LA LINEA PRINCIPAL Y RAMALES



Ing. A. Noguera Rios
ADMINISTRADOR

FERROCARRIL DE COAHUILA Y ZACATECAS A. G.

TONELAJE

(1) **TONELAJE ECUACIONADO.** Se llama así el tonelaje de arrastre asignado a cada tipo de locomotora y que ha sido ajustado en tal forma, que pueda aplicarse fácilmente para determinar la cantidad de equipo que debe jalar la locomotora, sin necesidad de considerar los pesos individuales de los carros.

(2) Para obtener el tonelaje ecuacionado de un tren por arrastrar, hágase lo siguiente:

Búsquense en las guías el peso bruto (tara y contenido) de cada carro y súmese a este peso de cada carro que forme (ya sean cargados o vacíos) la cifra que muestra la columna "FACTOR DE CARRO" en el tramo correspondiente. E):

6 carros con peso bruto total de 300 --- Tons.

Factor de carro 3, que multiplicado por 6

(carros) es igual a 18 --- Tons.

Total.... 318 --- Toneladas Ecuacionadas.

(3) Cuando las condiciones atmosféricas lo requieran, puede reducirse hasta el 5% del tonelaje ecuacionado, informando al Jefe de Despachadores desde la primera oficina de comunicación en servicio.

(4) 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.

FERROCARRIL DE COAHUILA Y ZACATECAS A. G.

TABLA DE TONELAJE EFECTIVO PARA LOCOMOTORAS DIESEL-ELECTRICAS (CON RIEL SECO)

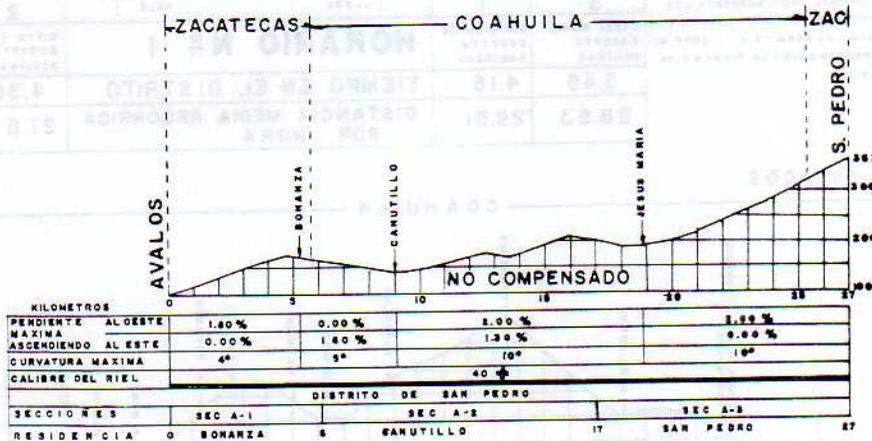
MODELO		GA-8			
CLASE		0-4-4-0			
NUMEROS		800 - 801 Y 802			
POTENCIA CABALLOS DE FUERZA		800 H. P.			
FUERZA TRACTIVA EN Kgs.		10,000 Kgs. 22,000 lbs.			
BASE RIGIDA EN METROS		5.944 m (19'6")			
PESO EN TONELADAS METRICAS		52,210 Kgs.			
VELOCIDAD MINIMA CONTINUADA		9.3 K. P. H.			
VELOCIDAD MAXIMA CONTINUADA		72 K. P. H.			
RELACION DE ENGRANES		4.92:1			
RUMBO AL NORTE		FACTOR DE CARRO		TONELADAS	
DE	A	MIXTOS	CARGA	MIXTOS	CARGA
C. DEL ORO	AVALOS			BAJADA	BAJADA
AVALOS	CARNEROS	2	2	215	240
CARNEROS	SALTILLO			BAJADA	BAJADA
RUMBO AL SUR					
SALTILLO	CARNEROS	3	3	210	235
CARNEROS	AVALOS	4	3	320	345
AVALOS	MARGARITA	2	3	260	285
MARGARITA	C. DEL ORO	1	1	145	150
RUMBO AL ESTE					
SAN PEDRO	AVALOS	3	3	270	300
RUMBO AL OESTE					
AVALOS	SAN PEDRO	2	2	175	190
RUMBO AL NORTE					
HACIENDA	AVALOS			BAJADA	BAJADA
RUMBO AL SUR					
AVALOS	HACIENDA	1	2	155	180

FERROCARRIL DE COAHUILA Y ZACATECAS A. G.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE AVALOS	DISTANCIA DE SAN PEDRO	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENTE	RUMBO - OESTE		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE SAN PEDRO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO - ESTE		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENTE	CAPACIDAD DE LAS VIAS ADJUNTES EN UNIDADES DE H.M.	AGUA BASCULA COMBUSTIBLE REGISTRO Y TELEFONO
				PRIMERA CLASE	PRIMERA CLASE				PRIMERA CLASE	PRIMERA CLASE			
				7	5		HORARIO Nº 1		6	8			
	KILOMETROS	KILOMETROS	POR CIENTO	MIXTO MARTES JUEVES Y SABADOS	MIXTO CADA MIERCOLES	MIXTOS CARRA	ESTACIONES	PASA-JERO	MIXTO CADA MIERCOLES	MIXTO MARTES JUEVES Y SABADOS	POR CIENTO	CARROS	
				H - M	H - M		SALE LLESA		H - M	H - M			
107	0.0	27.1		10.30	10.30		o AVALOS s.a.		13.00	12.50		PATIO	B.R.Y.T.
			1.80			10	5.2	8			0.00		
A-6	5.2	21.9		b10.45	b10.42		BONANZA		b12.50	b12.35		PATIO	R. Y.
			0.00			7	3.8	6			1.60		
A-9	9.0	18.1		b10.50			CANUTILLO		b12.42			17	A
			2.00			17	9.8	14			1.30		
A-19	18.8	8.3		b11.10			JESUS MARIA		b12.22			15	
			2.80			14	8.3	13			0.00		
A-28	27.1	0.0			11.30		o SAN PEDRO s.p.		12.05			PATIO	R. Y.
				H - M	H - M		LLESA SALE		H - M	H - M			
				7	5		HORARIO Nº 1		6	8			
				MIXTO MARTES JUEVES Y SABADOS	MIXTO CADA MIERCOLES		TIEMPO EN EL DISTRITO		MIXTO CADA MIERCOLES	MIXTO MARTES JUEVES Y SABADOS			
				0.15	1.00				0.55	0.15			
				20.8	27.1		DISTANCIA MEDIA RECORRIDA POR HORA		29.5	20.8			

DIRECCION SUPERIOR AL ESTE. TREN N.º 8 QUEDA AUTORIZADO PARA ASUMIR SU ITINERARIO SIN BOLETA DE DESPACHO EN LA ESTACION DE BONANZA (EXCEPCION A LA REGLA 55-A)

ESTADOS



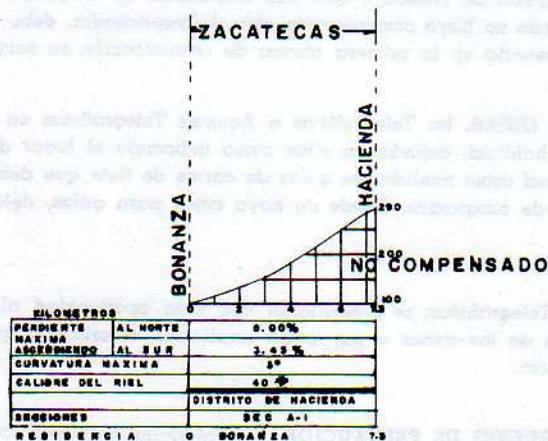
FERROCARRIL DE COAHUILA Y ZACATECAS A. G.

NÚMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BONANZA	DISTANCIA DE HACIENDA	PENDIENTE MÁXIMA ASCENDENTE	RUMBO AL SUR		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	DISTRITO DE HACIENDA		TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	RUMBO AL NORTE		PENDIENTE MÁXIMA ASCENDENTE	CAPACIDAD DE LAS VIDAS AUXILIARES DE 11.2 M	ASMA CONSTRUCCION REGISTRO "Y" TELEFONO
				PRIMERA CLASE	9		HORARIO N.º 1	ESTACIONES		PRIMERA CLASE	10			
			MIXTO MARTES JUEVES Y SABADOS		MIXTO MARTES JUEVES Y SABADOS		ESTACIONES		MIXTO MARTES JUEVES Y SABADOS		POR OCHO CARROS			
			KILOMETROS POR OCHO		KILOMETROS POR OCHO		ESTACIONES		KILOMETROS POR OCHO		ESTACIONES			
			H - M		H - M		ESTACIONES		H - M		ESTACIONES			
A-6	0.0	7.3		10.45			BONANZA			12.35			PATIO	R. Y.
			3.45		15		7.3		11		0.00			
C-8	7.3	0.0		11.10			HACIENDA			12.10			PATIO	ABRYT.

DIRECCION SUPERIOR AL NOMBRE
TREN NO QUEDA AUTORIZADO PARA
ASUMIR SU ITINERARIO ORDENADO
DE DESPACHO EN BONANZA
(EXCEPCION A LA REGLA 27-A)

H - M		HORARIO N.º 1		H - M	
9				10	
MIXTO MARTES JUEVES Y SABADOS				MIXTO MARTES JUEVES Y SABADOS	
0.25		TIEMPO EN EL DISTRITO		0.25	
17.2		DISTANCIA MEDIA RECORRIDA POR HORA		17.2	

ESTADO



NO EXPONGA VIDAS E INTERESES. ABANDERESE

CUMPLA CON EL REGLAMENTO

1.—**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 ésto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio.

2.—**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 mixtos no deben llegar al lugar donde dejan y toman pasaje, express, etc., con anticipación mayor de (5) cinco minutos aún cuando el "tiempo mínimo entre estaciones" se los permita.

3.—**MAQUINAS SOLAS O CON CABUS**, deben hacer el "tiempo mínimo entre estaciones" para trenes mixtos, si las circunstancias lo permiten. Cuando ésto no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachadores, desde la primera oficina de comunicación en servicio. Quedan exceptuadas de esta autorización las máquinas de vapor, que no excederán la velocidad de trenes **MIXTOS** marcado en los horarios.

4.—La velocidad de los trenes de carga no excederá el tiempo mínimo marcado en los horarios.

5.—**TRENES REGULARES MIXTOS QUE EN UNA ESTACION TENGAN TIEMPOS DE LLEGADA Y SALIDA** no deberán llegar a, ni salir del lugar donde dejan y toman pasaje, express, etc., antes del tiempo marcado para su llegada o salida, respectivamente.

6.—Cuando los trenes mixtos que tengan marcado tiempo muerto en alguna estación corran retrasados, quedan facultados para salir sin permanecer todo el tiempo autorizado en el itinerario, **SIEMPRE QUE ESTEN LISTOS**, y comunicándolo previamente al Despachador; sin embargo no saldrán antes de la hora de salida anunciada al público en el pizarrón.

7.—**ENCUENTRO 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, deben comunicarlo inmediatamente al Despachador para que disponga lo conveniente.

8.—**IFORMES "O. S." DE PASADA DE TREN**.—Para que los Telegrafistas puedan cumplir con la Regla 248 "Los Telegrafistas deben estar al tanto de la posición de los trenes de sus respectivos Distritos, darán debida atención a las noticias "O. S." de otras Estaciones y comunicarán estas noticias a los Agentes y empleados de los trenes a quienes interesen", los Conductores o Maquinistas, tratándose de máquinas solas, deben dejar la forma 144 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 vaya a, y regrese de un lugar donde no haya comunicación con el Despachador, debe dejar su forma 144 en el buzón de guías, si lo hay, o en su defecto, entregarla en la primera oficina de comunicación en servicio.

9.—**DONDE HAYA CAJAS PARA GUIAS**, los Telegrafistas o Agentes Telegrafistas en horas que no estén en servicio, cuando se retiren fuera de su residencia habitual, dejarán en ellas aviso indicando el lugar donde pueden ser encontrados en caso de necesidad, salvo orden contraria, así como también las guías de carros de flete que deban seguir adelante, y programas para motores que se manejen por medio de programas. Donde no haya cajas para guías, dejarán un anuncio visible desde el exterior.

10.—Los Telegrafistas y Agentes-Telegrafistas; se presentarán con toda oportunidad al servicio cuando se les indique por el Despachador, por las tripulaciones de los trenes o por otros empleados autorizados que necesiten una atención extraordinaria para cualquier asunto del servicio.

11.—**CUMPLIMIENTO DE LAS ORDENES DE PRECAUCION**. Los Maquinistas deben anunciar con la señal de un silbido largo y un corto (..... o) al aproximarse a lugares protegidos con órdenes de precaución, para que las tripulaciones se preparen a cumplirlas, haciendo que todo el tren pase a la velocidad ordenada, sobre todo el trayecto o lugar que se indique. En caso de que el Maquinista omita dicha señal, el Conductor hará uso de la válvula de emergencia.

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

I N S T R U C C I O N E S E S P E C I A L E S

- 1.—**RELOJES REGLAMENTARIOS;** en las oficinas telegráficas de Saltillo y Avalos.
 - 2.—**LIBROS DE BOLETINES;** en las oficinas telegráficas de Saltillo, Avalos, Concepción del Oro, San Pedro y Hacienda.
 - 3.—El patio en general de Saltillo, se clasifica en dos: Patio Sur y Patio Norte. Tomando como punto de referencia la vía principal de los FF. CC. N. de M., se considera patio sur, al que queda al Poniente de dicha vía, y Patio Norte, al que queda al Oriente de dicha vía.
 - 4.—Los carros por entero cargados con dinamita, se colocarán invariablemente en los trenes formados en el Patio Sur; queda prohibido colocar estos carros en trenes formados en el Patio Norte.
 - 5.—**CARROS DE EXPLOSIVOS.**—Los trenes mixtos no manejarán en carros por entero materiales inflamables, tales como dinamita, fulminantes, gasolina, etc., excepto en casos de suma urgencia y previa la autorización del Despachador en Jefe. (Regla 14 del Boletín Anual).
 - 6.—Los trenes extras están autorizados para pasar y correr adelante de los trenes de Segunda Clase.
 - 7.—**LOCOMOTORAS DE VAPOR RETROCEDIENDO** solas no deben exceder la velocidad de veinte (20) kilómetros por hora en tangentes, ni de diez (10) kilómetros por hora en curvas.
 - 8.—Trenes retrocediendo con máquinas de vapor, no excederán su velocidad de veinte (20) kilómetros por hora.
 - 9.—**QUEDAN ESTRICTAMENTE PROHIBIDOS LOS MOVIMIENTOS VOLANTES.**
 - 10.—Los Mayordomos de Cuadrillas y otros empleados semejantes, deben proteger sus trabajos con las señales de vía y abanderar sus armones, carretillas y autoarmones mientras estén ocupando la vía.
 - 11.—**TRENES DE CARGA Y TRENES MIXTOS REMOLCADOS POR LOCOMOTORAS DIESEL.**

Trenes de carga, deberán hacer parada, para revisar el equipo, en los siguientes lugares: Distrito de Concepción del Oro, Rumbo al Norte, Margarita, Avalos, Fraile, Carneros y Encantada. Rumbo al Sur, Carneros y Fraile. Distrito de San Pedro. Rumbo al Este. Bonanza.

Trenes Mixtos, revisarán su equipo con la frecuencia que el Conductor juzgue conveniente, en los lugares donde suben y dejan pasajeros, express, etc.
 - 12.—**DESVIADOR EN KILOMETRO 125.**—Este desviador está al cuidado de un empleado, en sus horas de servicio; después de sus horas de servicio no hay empleado al cuidado del mismo, las tripulaciones de los trenes tienen la obligación de abrirlo y ponerlo en su debida posición después de usarlo.
 - 13.—**APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE A LOCOMOTORAS.**—Para máquinas Diesel en Saltillo; para máquinas de vapor en Saltillo y San Miguel, después de haber hecho uso de las tomas de agua o combustible, los Maquinistas vigilarán que las garzas no queden en posición de obstruir el paso de los trenes o de no librar la altura reglamentaria, para evitar accidentes.
 - 14.—Los Maquinistas deben tener conocimiento de la colocación de los carros de ganado, explosivos o substancias inflamables en su tren, a fin de prevenir los movimientos bruscos con esos carros, de igual modo al remolcar carros en mal estado, p'taformas con largueros de madera o cualquier otro equipo de construcción débil.
 - 15.—Cuando las máquinas fallen, lo comunicarán en seguida a la Oficina de Despachadores, indicando si pueden continuar, con qué tonelaje, o si es necesario que sigan solas o no pueden moverse de por sí.

Informarán también la causa de la falla y las demoras que se originen. Todo informe de falla y demora de máquina deberá estar firmado por el Maquinista y Conductor.
 - 16.—Pasajeros en Trenes de Carga.
- Está prohibido llevar pasajeros en trenes de carga sin la autorización de la Administración; se exceptúan las perso-

13.—**TRENES DESCENDIENDO.**—Antes de descender pendientes continuadas mayores del uno por ciento, debe comprarse que los frenos trabajan correctamente; usarán las válvulas de retención además de los garrotes de mano.

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

15.—**TRENES QUE LLEGUEN A LA TERMINAL DE SALTILLO EN HORAS O EN DIAS QUE NO HAYA SERVICIO DE PATIO,** dejarán sus carros por la vía de la Báscula, y cuando ésta estuviere ocupada, en cualquiera otra vía auxiliar, teniendo cuidado que la vía principal quede bien expedita para otros trenes o motores y para evitar accidentes. Los trenes dobles podrán ser dejados en la vía auxiliar que se encuentra paralela a la vía principal, en el lugar que se conoce por "Guayulera", pero situarán al Patio Sur su Cabús y locales.

16.—**CONDUCTORES EN SERVICIOS MIXTOS,** deben traer consigo su equipo para el manejo de boletos.

17.—**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 MIXTOS, salvo que sea indispensable o que esté previsto por el Reclamato; también en casos de peligro para evitar accidentes.

18.—**DESCARGA DE TANQUES CON INFLAMABLES.**— Los tanques conteniendo gasolina y sus derivados, alcohol, aceite combustible, kerosina, petróleo refinado, o cualquier otro líquido inflamable, deben ser descargados en las vías destinadas para descarga de tanques. En donde no haya vías para tal objeto, la descarga debe hacerse en la vía de la bodega; pero aislándolos de los demás carros y de los edificios, a la distancia que ofrezca mayor seguridad.

19.—**EXPLICACION DE LOS SIGNOS QUE APARECEN EN EL HORARIO.**

- A. Agua
- B. Báscula de vía.
- C. Combustible.
- D. Oficina de comunicación con servicio diurno.
- DN. Oficina de comunicación con servicio diurno y nocturno.
- G. Embarcadero para ganado.
- M. Mesa giratoria.
- P. Trenes dándose paso.
- R. Estación de registro.
- T. Telegrafono o teléfono.
- X Encuentro de trenes.
- Y Lugar para virar máquinas
- b. Estación de Bandera
- p. Parada ordinaria.

20.—**CRUCEROS A NIVEL.**

Los trenes de los Ferrocarriles Nacionales de México, tienen derecho sobre los crueros de Saltillo y Encantada. Ningún tren excederá la velocidad de cinco (5) kilómetros, por hora sobre estos crueros.

En el crucero de Saltillo, hay Guarda-cruero en servicio continuo, los trenes se regirán por las señales del Guarda-Cruero.

En el crucero de Encantada no hay Guarda-Cruero, los trenes se aproximarán con precaución y los Conductores darán la señal de proseguir. Los maquinistas pedirán señales con cuatro silbidos cortos.

Los crueros formados por vías férreas y calles o caminos a nivel, anunciados al público con placas de "Cuidado con el tren", no tienen señales ni guarda-crueros. Los Maquinistas se anunciarán conforme a lo prescrito por las Reglas.

21.—De acuerdo con la ley, los crueros 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 crueros cada (5) minutos para dejar expedito el paso a peatones y vehículos, si hay algunos esperando paso.

II.—La Pedrera. Lugar montañoso, con pendiente de 2 por ciento con muchas curvas, y visibilidad muy corta. No se use para el encuentro o paso de trenes. Trenes que dejen o muevan carros, se protegerán debidamente.

III.—El ladero que se encuentra en kilómetro 40, podrá usarse también para el encuentro o paso de trenes, cuando no esté rentado a las Compañías Mineras; cuando esté rentado a las Compañías Mineras, podrá usarse siempre que haya suficiente espacio libre, sin mover los carros que se estén descargando, para evitar reclamaciones por parte de los usuarios.

Distrito de San Pedro:

IV.—San Pedro. Se considera vía del público solamente la espuela larga. Se cancela la parte de la Regla 35 del Boletín Anual No. 3, que autoriza la espuela de la Bodega como vía del público.

" A U T O A R M O N E S "

A continuación se transcriben algunas de las reglas que rigen el movimiento de autoarmones.

- 1.—Todos los encargados de autoarmones deben conocer las reglas del Departamento de Transportes que los afecten, tales como señales por medio de silbatos y de mano, manejo de Horarios, y todas aquellas que pudieran tener conexión con el trabajo que van a desempeñar.

En caso de duda preguntarán, y en caso de que ésto no pudiera hacerse con oportunidad, procederán siempre de la manera más segura, tratando de correr el menor peligro. Los encargados de autoarmones deberán llevar consigo un ejemplar del Horario vigente, así como un reloj reglamentario.

- 2.—Los encargados de autoarmones, al estar listos para salir de las Estaciones en donde haya servicio telegráfico, pedirá por telégrafo informes de la situación de los trenes al Despachador; pero se les advierte que la información que se obtenga del Despachador, sólo debe considerarse como una mera orientación para los ocupantes de los autoarmones; pues la expedición del programa en el que se manifieste la localización de los trenes, no obliga de manera alguna al Despachador a estar cuidando cada uno de los movimientos que los autoarmones vayan a ejecutar. La información que se obtenga sobre la localización de los trenes, no confiere al autoarmón el derecho de ocupar la vía principal libremente, ni tampoco quiere decir que los trenes que existan en el preciso momento de dar la información no puedan atrasarse, adelantarse o correr otros además de los mencionados.

Por estas razones los encargados de autoarmones están obligados a protegerse y a dejar libre la vía en caso necesario para el paso de los trenes.

- 3.—En aquellos casos en que se haga necesario protegerse corriendo atrás de algún tren, al aproximarse a Estaciones deberán ir atentos para evitar un choque con trenes circulando en sentido contrario, que bien pudieran invadir la vía principal antes de que el autoarmón entrara a la Estación o al primer escape. Asimismo, cuando al usar esa protección el tren se distancie considerablemente, deberán protegerse enviando un abanderado adelante de todos aquellos lugares en donde no se pueda ver a distancia suficiente para librar la vía a tiempo y en un momento dado.

- 4.—En ningún caso deben los autoarmones acoplarse a la parte posterior de un tren, ni correr a una distancia menor de 500 metros atrás de ellos.

- 5.—Los tripulantes de autoarmones informarán de su paso, por escrito o por medio de la boleta No. 144, en todas aquellas oficinas en que haya Agentes y Telegrafistas para cuando les sean solicitadas por los interesados; cuando pasen en horas en que no haya empleado en servicio, donde haya cajas para guías dejarán esta información, y recogerán la que haya para ellos. Llamarán al Telegrafista en casos de urgencia o necesidad que lo justifique.

- 6.—Todas aquellas Oficinas que reciban programas expedidos por el Despachador, sacarán un número suficiente de copias para entregar a los tripulantes de los autoarmones y velocipedos recogiendo firma en la última copia.

- 7.—LOS TRIPULANTES DE AUTOARMONES Y VELOCIPEDOS, DEBERAN TENER PRESENTE QUE TODAS LAS INFORMACIONES QUE OBTENGAN DEL DESPACHADOR, DEBEN CONSIDERARLAS COMO MERAS ORIENTACIONES Y SI QUE ESTO LOS RELEVE DE PROTEGERSE. ESPECIALMENTE EN AQUELLOS TRAMOS EN QUE, POR SU TOPOGRAFIA, POR NEBLINA O TOLVANERAS SEA FACIL UN ACCIDENTE.

8.—Siempre que sea posible los Agentes y Telegrafistas informarán a los tripulantes de esta clase de vehículos, de la presencia de otros autoarmones, ya sea corriendo en la misma dirección o en dirección contraria, así como de los trenes que recientemente hayan pasado su Estación o que sepan que están próximos a llegar.

9.—TENGASE PRESENTE QUE LOS TRENES PUEDEN CORRER A CUALQUIER HORA Y EN TODAS DIRECCIONES.

ACCIDENTES PERSONALES Y UBICACION DE HOSPITALES Y PUESTO DE SOCORROS

I.—Los trabajadores de este Ferrocarril serán atendidos en la Clínica y Hospital del INSTITUTO MEXICANO DEL SEGURO SOCIAL, ubicado en la Calzada Antonio Narro y Gral. Luis Gutiérrez, en SALTILLO, COAH.
TELEFONOS: 3-73-56 — 3-73-57 — 3-73-58 — 3-73-59 — 3-63-00.

II.—Puesto de Socorros en Concepción del Oro, Zac., autorizado por el Médico que la Administración designe.

III.—**EN CASO DE ACCIDENTE PERSONAL** del que resulte lastimado gravemente algún empleado o pasajero, debe darse aviso inmediato a la Administración y al Instituto Mexicano del Seguro Social. Se pondrá a dicha persona a cargo del Médico de la Administración más inmediato, a la brevedad posible.

IV.—**CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO**, el facultativo de la Administración, más cercano, debe atenderlo y, si fuere necesario debe llevarse rápidamente al Hospital o Puesto de Socorros, avisando por telégrafo al Médico Residente, 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.

V.—**SOLAMENTE DEBEN EJECUTARSE AQUELLAS OPERACIONES QUIRURGICAS** que sean absolutamente necesarias para la protección de la vida del paciente, antes de la llegada del Médico de la Administración.

VI.—**LAS PERSONAS QUE NO SEAN EMPLEADOS NI PASAJEROS** y que resulten lesionadas por su propia culpa, deben ponerse a cargo de las autoridades locales.

VII.—**CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA** antes de la llegada del Médico del Ferrocarril, dése aviso a éste, al Jefe del Departamento Médico y a la Administración.

VIII.—**LAS CAMILLAS** para el traslado de los lesionados y enfermos deben encontrarse siempre en los carros de equipaje y en los Hospitales.

IX.—**SE RECOMIENDA MUY ESPECIALMENTE**, que en casos de accidentes personales, o en caso de levantar algún lesionado, cuidese de no provocarle movimientos bruscos que pudieran completar una fractura, luxación, etc., a fin de evitar complicaciones.

PEDRO RODRIGUEZ PINALES
Despachador en Jefe

ING. ALFREDO MAGALLANES RIOS
Administrador General