



FERROCARRILES NACIONALES DE MEXICO

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

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

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

ING. HUMBERTO MOSCONI CASTILLO
DIRECTOR GENERAL

RAUL ALVAREZ ROSALES
SUBDIRECTOR GENERAL DE OPERACION

J. ANTONIO RIVERO GARDUÑO
GERENTE DE TRANSPORTE
MEXICO, D.F.

REGLA "B" DEL REGLAMENTO DE TRANSPORTES

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

DIVISION DE SAN LUIS

REGION NORESTE

HORARIO N° 9

COMIENZA A REGIR A LAS 0H.01M. DEL VIERNES
15 DE DICIEMBRE DE 1989.

Hora del meridiano 90°

UNICAMENTE PARA EMPLEADOS

EPIFANIO VIVEROS MEJIA
GERENTE REGIONAL ZONA NORESTE
RENE PALOS PACHECO
SUBGERENTE REGIONAL DE TRANSPORTE
MONTERREY, N. L.

OFICIALES DE LA DIVISION

PEDRO PORTILLO DE LIRA
SUPT. DE DIVISION

ALFONSO MORALES PEREZ
ADOLFO PEÑA SANCHEZ
AYDTE. SUPT. S. T.

LEONARDO ROBLES SANCHEZ
RAFAEL ALBA CARDENAS
AYDTE. SUPT. S. L.

J. DOLORES NIETO NIETO
JEFE DE DESPACHADORES
SAN LUIS POTOSI, S. L. P.

JOSE LUIS LOPEZ TOBIAS
AYDTE. SUPT. S. T.
VAREGAS, S. L. P.



T O N E L A J E

(1) TONELAJE ECUACIONADO es una base nominal técnica que tiene por objeto compensar uniformemente el factor "RESISTENCIA" por pendientes ascendentes o fricción para los trenes compuestos de carros cargados o vacíos, o de cargados o vacíos al mismo tiempo, cualquiera que sea el número de unidades de que se compongan.

(2) PARA ECUACIONAR EL TONELAJE de un tren y ajustar lo al que marca la tabla, obténgase de las guías el peso bruto (tara y contenido) de cada unidad y cuando esto no sea posible calcúlese el peso del contenido de una manera estimativa. Agréguese al peso bruto de cada unidad que lo componga (ya sean coches o carros cargados o vacíos) la cifra que muestre la columna "FACTOR CARRO" en el tramo correspondiente. Ejemplo:

42 carros, con peso bruto total de	2,100 Tons.
Factor carro 10, que multiplicado por 42 (carros), es igual a	420 Tons.
Total	2,520 Tons. ecuacionadas

(3) CON EL RIEL MOJADO en pendientes ascendentes, debe rebajarse el 5% del tonelaje ecuacionado ---- asignado, informándolo al Jefe de Despachadores desde la primera oficina de comunicación.

T A B L A D E V E L O C I D A D E S

VELOCIDAD EN KILOMETROS POR HORA	DISTANCIA A RECORRER EN KILOMETROS																			
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
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	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
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
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
25	2.24	4.48	7.12	9.36	12.00	14.24	16.48	18.12	21.36	24.00	26.24	28.48	31.12	33.36	36.24	38.24	40.48	43.12	45.36	48.00
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
35	1.43	2.86	4.29	5.72	7.15	8.58	10.01	11.44	12.87	14.30	15.73	17.16	18.59	20.02	21.45	22.88	24.31	25.74	27.17	28.60
40	1.30	2.60	3.90	5.20	6.50	7.80	9.10	10.40	11.70	13.00	14.30	15.60	16.90	18.20	19.50	20.80	22.10	23.40	24.70	26.00
45	1.20	2.40	3.60	4.80	6.00	7.20	8.40	9.60	10.80	12.00	13.20	14.40	15.60	16.80	18.00	19.20	20.40	21.60	22.80	24.00
50	1.12	2.24	3.36	4.48	5.60	6.72	7.84	8.96	10.08	11.20	12.32	13.44	14.56	15.68	16.80	17.92	19.04	20.16	21.28	22.40
55	1.05	2.11	3.16	4.22	5.27	6.33	7.38	8.44	9.49	10.55	11.60	12.65	13.71	14.76	15.82	16.87	17.93	18.98	20.04	21.09
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
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	12.95	13.91	14.86	15.82	16.77	17.73	18.68
70	51	1.43	2.34	3.26	4.17	5.09	6.01	6.93	7.85	8.76	9.68	10.59	11.51	12.42	13.34	14.25	15.17	16.08	17.00	17.91
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
80	45	1.30	2.15	3.00	3.85	4.70	5.55	6.40	7.25	8.10	8.95	9.80	10.65	11.50	12.35	13.20	14.05	14.90	15.75	16.60
85	42	1.25	2.07	2.90	3.72	4.54	5.36	6.18	7.00	7.82	8.64	9.46	10.28	11.10	11.92	12.74	13.56	14.38	15.20	16.02
90	40	1.20	2.00	2.80	3.60	4.40	5.20	6.00	6.80	7.60	8.40	9.20	10.00	10.80	11.60	12.40	13.20	14.00	14.80	15.60
95	38	1.16	1.94	2.72	3.50	4.28	5.06	5.84	6.62	7.40	8.18	8.96	9.74	10.52	11.30	12.08	12.86	13.64	14.42	15.20
100	36	1.12	1.88	2.64	3.40	4.16	4.92	5.68	6.44	7.20	7.96	8.72	9.48	10.24	11.00	11.76	12.52	13.28	14.04	14.80

LA TABLA DE VELOCIDADES facilita la solución de algunos problemas relacionados con la velocidad media, en kilómetros por hora, de los trenes. Para el efecto, se recurre a la columna del extremo izquierdo que lleva el rubro de "Velocidad en Kilómetros por hora" a los números del 1 al 20, inclusive, que aparecen bajo el título de "Distancia a recorrer en Kilómetros", y a las columnas de tiempos que figuran bajo los números antedichos. En seguida se muestran algunos ejemplos:

1).-Un tren recorre un kilómetro en 48 segundos y se quiere saber a qué velocidad marcha. Se localiza el dato TIEMPO en la columna vertical bajo el número 1 y, siguiendo la línea horizontal hacia la izquierda, se encontrará bajo el encabezado "Velocidad en Kilómetros por hora", el informe deseado. Esto es: el tren se mueve a razón de 75 K. p. h.

2).-Se desea saber qué tiempo hay que emplear para recorrer un kilómetro a la velocidad de 25 K. p. h. Se busca esta velocidad en la columna de la extrema izquierda y el resultado se obtiene en la columna que corresponde a un kilómetro: 2 minutos 24 segundos.

3).-Un tren marcha a razón de 50 K. p. h. y se quiere saber qué distancia recorre en 12 minutos. En la columna de la extrema izquierda se localiza el dato 50 K. p. h. y, siguiendo la línea horizontal hasta la columna donde se encuentran los 12 minutos, se obtiene el resultado en el encabezado de esta columna, el cual muestra que dicho tren puede recorrer 10 kms.

4).-Tomando ese tren que se mueve a razón de 50 K. p. h. se quiere saber en qué lapso recorrerá el tramo entre dos estaciones que distan 15 kilómetros una de otra. Se traza una línea imaginaria entre la columna de la izquierda "Velocidad en K. p. h." que muestra el número 50 y la columna vertical bajo el número 15, y en el vértice del ángulo se encuentran los 18 minutos que son los que el tren empleará en recorrer la distancia indicada.

5).-La distancia entre dos estaciones contiguas es de 12 kilómetros y se dispone de 16 minutos para recorrerla. Se desea saber qué velocidad en K. p. h. habrá de desarrollarse. Búscuese, en la columna que corresponde a 12, los 16 minutos y, siguiendo la línea horizontal hacia la izquierda, se encontrará que la velocidad que debe desarrollarse es de 45 K. p. h.

T O N E L A J E E C U A

L O C O M O T O R A S D I E S E L

C L A S E	D E - 38	D E - 37	D E - 36
N U M E R O S	9200 A 9299	9100 A 9129	9000 A 9044
VELOCIDAD MINIMA AUTORIZADA EN K.P.H.	18	18	18
VELOCIDAD MAXIMA AUTORIZADA EN K.P.H.	105	112	105
RELACION DE ENGRANES	62 - 15	74 - 18	74 - 18
CABALLOS DE FUERZA (H. P.)	2000	2250	1800
Fuerza de tracción continuada en Lbs. a la velocidad mínima	50,000	55,000	46,000
BASE RIGIDA EN PIES Y PULGADAS	9'0"	9'0"	9'0"
PESO EN TONELADAS METRICAS	113.3	109.8	110.0

RUMBO AL NORTE		FACTOR CARRO	T O		
D E	A				
ESCOBEDO	RINCONCILLO	7	1980	1915	1770
RINCONCILLO	J.O. DE DOMINGUEZ	5	1545	1525	1380
J.O. DE DOMINGUEZ	ING. BUCHANAN LOPEZ	7	2080	2010	1865
AHORCADO	PUERTO CARROZAS	6	1770	1710	1585
PUERTO CARROZAS	JESUS MARIA	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
JESUS MARIA	SN. LUIS POTOSI	7	1980	1915	1770
SN. LUIS POTOSI	MOCTEZUMA	9	2575	2490	2310
MOCTEZUMA	LAGUNA SECA	5	1505	1455	1345
LAGUNA SECA	LA VENTURA	8	2315	2240	2075
LA VENTURA	BENJAMIN MENDEZ	5	1385	1345	1235
BENJAMIN MENDEZ	SALTILLO	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
VANEGAS	TEPICHE	3	720	705	640
TEPICHE	MATEHUALA	5	1470	1420	1310
DOLORES HIDALGO	SN. LUIS DE LA PAZ	2	600	585	535
MARGARITA	SN. CARLOS	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
SN. CARLOS	MELVILLE	3	720	705	640
MELVILLE	SALITRE	3	900	875	805
SALITRE	K-BG-5	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
K-BG-5	GOMEZ FARIAS	3	900	875	805

RUMBO AL SUR		FACTOR CARRO			
D E	A				
SALTILLO	BENJAMIN MENDEZ	3	720	705	640
BENJAMIN MENDEZ	VANEGAS	9	2650	2555	2375
VANEGAS	LAGUNA SECA	5	1570	1555	1405
LAGUNA SECA	BOCAS	10	2930	2825	2625
BOCAS	PINTO	4	1155	1120	1030
PINTO	SN. LUIS POTOSI	8	2310	2235	2070
SN. LUIS POTOSI	PUERTO CARROZAS	6	1770	1710	1585
PUERTO CARROZAS	VIBORILLAS	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
VIBORILLAS	AHORCADO	6	2080	2010	1865
ING. BUCHANAN LOPEZ	J. O. DE DOMINGUEZ	8	2285	2210	2050
J.O. DE DOMINGUEZ	ESCOBEDO	10	2850	2755	2560
MATEHUALA	CEDRAL	3	790	770	705
CEDRAL	TEPICHE	6	1650	1600	1475
TEPICHE	VANEGAS	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
SN. LUIS DE LA PAZ	DOLORES HIDALGO	3	665	650	590
GOMEZ FARIAS	K-BG-5	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
K-BG-5	SALITRE	3	900	875	805
SALITRE	SN. CARLOS	BAJADA	BAJADA	BAJADA	BAJADA
SN. CARLOS	AVALOS	3	900	875	805
AVALOS	MARGARITA	3	720	705	640

NOTAS:

1) CUANDO UNA LOCOMOTORA no pueda remolcar el tonelaje que le marca la tabla, dese aviso al Jefe de Despachadores y al Ayudante del Superintendente S.L., por medio de un telegrama que firmarán el Conductor y el Maquinista, informando la reducción que se efectuó.

C I O N A D O (P A R A R I E L S E C O)

E L E C T R I C A S (N. D E M.)

D E - 35	D E - 35	D E - 33	D E - 32	D E - 31	D E - 30	D E - 29	D E - 27	D E - 26	D E - 21	D E - 18
9300 A 9316	8900 A 8986	8700 A 8767	8600 A 8619	8500 A 8585	8400 A 8409	8300 A 8331	8200 A 8254	8100 A 8144	7100 A 7106	5800 A 5889
18	18	18	18	25	25	18	25	20	18	18
105	105	105	105	105	105	105	105	105	105	90
74 - 18	74 - 18	62 - 15	74 - 18	61 - 16	61 - 16	74 - 18	61 - 16	74 - 18	62 - 15	62 - 15
3600	3600	3000	3000	3000	3000	2750	2500	2400	1750	1310
78,000	78,000	78,000	78,000	73,000	50,000	70,000	48,000	53,000	44,000	34,000
13'5"	13'5"	13'7"	11'2"	13'7"	9'0"	12'6"	9'0"	9'4"	9'0"	9'0"
165.0	165.0	167.0	172.4	165.0	120.0	156.0	110.0	116.0	110.0	76.0

N E L A D A S

2970	2795	2165	2720	1990	2045	1725	1290
2320	2175	1735	2120	1590	1630	1345	1005
3125	2935	2315	2860	2085	2145	1815	1360
2660	2495	1935	2435	1775	1825	1540	1155
BAJADA							
2970	2795	2165	2720	1990	2045	1725	1290
3865	3630	2805	3540	2580	2655	2245	1680
2260	2125	1690	2070	1515	1555	1310	980
3475	3265	2520	3185	2320	2390	2020	1510
2080	1955	1525	1900	1400	1435	1205	900
BAJADA							
1085	1020	805	995	735	755	625	470
2205	2070	1610	2020	1480	1520	1280	955
905	850	685	830	615	625	520	390
BAJADA							
1085	1020	805	995	735	755	625	470
1355	1270	1020	1240	915	935	780	585
BAJADA							
1355	1270	1020	1240	915	935	780	585

1085	1020	805	995	735	755	625	470
3980	3735	2870	3645	2645	2725	2310	1730
2355	2260	1765	2155	1620	1660	1365	1025
4400	4130	3170	4025	2925	3015	2555	1910
1735	1630	1275	1585	1165	1195	1005	750
3470	3265	2520	3180	2320	2385	2015	1510
2660	2495	1935	2435	1775	1825	1540	1155
BAJADA							
2660	2495	1930	2435	1775	1825	1540	1155
3430	3225	2495	3140	2295	2360	1990	1490
4280	4020	3105	3920	2855	2940	2490	1860
1190	1120	880	1090	805	825	685	515
2480	2330	1820	2270	1665	1710	1435	1075
BAJADA							
1000	940	745	915	680	695	575	430
BAJADA							
1355	1270	1020	1240	915	935	780	585
BAJADA							
1355	1270	1020	1240	915	935	780	585
1085	1020	805	995	735	755	625	470

2) CUANDO POR CUALQUIER CIRCUNSTANCIA sea necesario independizar un motor de tracción a las locomotoras, deberán correr a su terminal con máquina sola o con caboase, conservando en su recorrido una velocidad de 38Km./hr. a excepción de los trayectos que están protegidos por menores velocidades. Deben tener presente que al independizarse un motor de tracción, los restantes quedan conectados en paralelo al generador principal en tales condiciones, es peligroso remolcar tonelaje que haga bajar la velocidad de los locomotoras a menos de la que esta señalada, por lo que es de suma importancia cumplan estrictamente con estas instrucciones.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE AHORCADO KLMTS	DISTANCIA DE BUENAVISTA KLMTS	RUMBO AL NORTE					PENDIENTE MAXIMA ASCIENDEDO		TIEMPO MIN. EN ESTCS. EN MINUTOS	DISTRITO DE MELCHOR	
			SEGUNDA CLASE		PRIMERA CLASE			POR CIENTO	PASAJEROS		HORARIO N° 9	
			423	421	465	471	71				1	25	ESTACIONES
CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO						
A-216	0.5		H.M. S. 17.20	H.M. S. 14.30		H.M. S. 3.25	H.M. S. 21.10			DN	AHORCADO (AH)	
A-216A	0.0										EMP. DIVN. SAN LUIS (Dist. MELCHOR)	
BC-9	8.1										CRUCERO "A" VIBORILLAS	
BC-9A	8.8		17.36	14.45		3.39	21.16				CONEXION VIBORILLAS	
BC-29	28.3		18.11	15.16		4.09	21.28				CHICHIMEQUILLAS	
BC-53	52.1		18.56	15.53		4.46	21.45				PUERTO CARROZAS	
BC-63	62.4		19.12	16.06		4.57	21.53			D	SAN JOSE ITURBIDE (JB)	
BC-73	72.5		19.28	16.18		5.09	22.00				PRESA DE LA CEBADA	
BC-98	97.8		20.13 20.18	16.44 16.49	H.M. S. 8.05	5.39x72	22.19 22.24	H.M. S. 15.12	H.M. S. 12.07	DN	ING. BUCHANAN LOPEZ (PO)	
BC-102	102.0										EMP. DIST. SAN LUIS DE LA PAZ	
BC-103	102.3		20.25	16.54	8.10	5.46	22.28	15.16	12.11		EMP. DIST. DOLORES HIDALGO	
BC-103A	102.7										CONEXION VIA "BA"	
BC-112	111.8		20.40	17.04	8.22	6.01	22.34	15.23	12.19x2		PIEDRA DE LUMBRE	
BC-128	128.0		21.05x424	17.21	9.10x466	6.27x472	22.46x422	15.37x26	12.31		PARRITAS	
BC-154	153.3		21.50x422	17.50	9.36	7.09	23.06	b.15.59	12.51		MELCHOR	
BC-160	159.7										SAN FELIPE	
BC-172	171.8									D	PRONAPADE (PR)	
B-485	180.0	485.0	22.35	18.24	9.59	7.43x466	23.26	b.16.22	13.09	D	VILLA REYES (VR)	
B-495	190.1	495.0	22.49	18.35	10.17	7.54	23.34	b.16.31	13.16		JESUS MARIA	
B-510	204.3	509.2	23.10	18.52x424	10.42	8.13	23.46	b.16.43	13.26		LA PILA	
B-519	213.8	518.7	23.24	19.03	10.53x2	8.27	23.53	16.50	13.33		ESPAÑITA	
B-523	217.9	522.8									CONEXION SUR PASS.	
B-524	218.6	523.5									CONEXION SUR CARGA	
B-525	220.0	524.9	LI. 23.40 H.M.	LI. 19.20 H.M.	LI. 11.05 H.M.	LI. 8.45 H.M.	LI. 0.01 H.M.	16.58	13.39	DN	SAN LUIS POTOSI CGA. (SP)	
B-526	220.9	525.8									"Y" SAN LUIS POTOSI	
BL-1	221.8	526.7						LI. 17.10 H.M.	LI. 13.50 H.M.	DN	SAN LUIS POTOSI PASS. (DS-CS)	
			423	421	465	471	71	1	25		HORARIO N° 9	
			CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO			

NOTAS:

- Los Distritos de Hulchapan (División Queretaro) y Melchor (División San Luis), se unen mediante una vía de conexión que empalma sobre la vía "B" en Viborillas Kilómetro B-245-1 y sobre la vía "BC" en conexión Viborillas Kilómetro BC-8.8, cuya longitud es 2.3 Km.
- Trenes que terminen o se inicien en San Luis Potosí Pass. no se registren en San Luis Potosí Carga (Excepción a la regla 83-A).
- Entre San Luis Potosí Pasajeros y señal 1-40-1 ubicada en el Kilómetro B-522+750, los trenes y maquinas se moverán autorizados por la boleta CTC-1 ó autorización correspondiente, aplicando el instructivo referente a la operación de trenes en la Terminal de San Luis Potosí.

DISTRITO DE MELCHOR	RUMBO AL SUR								CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBST. GANADO REGISTRO TELEFONO MESA GIGRATORIA	LOCALIZACION DEL ESCAPE			
	PRIMERA CLASE				SEGUNDA CLASE									
	72	2	26	472	466	424	422	ESC.				OTS.		
ESTACIONES	MIXTO CARGA	TIEMPO MIN. EN ESTCS. EN MINUTOS	POR CIENTO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO				
DN AHORCADO (AH)				H.M. LI. 6.50			H.M. LI. 9.50			H.M. LI. 0.25	H.M. LI. 1.10	PATIO 171	RT	
EMP. DIVN. SAN LUIS (Dist. MELCHOR)	9	0.80											T.	
CRUCERO "A" VIBORILLAS													T.	
CONEXION VIBORILLAS				6.43			9.35			0.08	0.54		T.	
CHICHIMEQUILLAS	17	0.33		6.30			9.08			23.47	0.33	126	T.	
PUERTO CARROZAS	19	0.00		6.14			8.34			23.22	0.08	133-19	T.	
SAN JOSE ITURBIDE (JB)	10	0.80		6.05			8.17			23.11	23.57	133-6	T.	
PRESA DE LA CEBADA	9			5.57			8.00			22.56	23.46	133	T.	
ING. BUCHANAN LOPEZ (PO)	22	0.75		5.39x471 5.34x471	H.M. LI. 12.30	H.M. LI. 16.00	7.23 7.16	H.M. LI. 9.40		22.19 21.56	23.19	573	T.	
EMP. DIST. SAN LUIS DE LA PAZ	4	0.00			5.30	12.26	15.56	7.09	9.35	21.48	23.14		T.Y.	
EMP. DIST. DOLORES HIDALGO													T.	
CONEXION VIA "BA"	8	0.80											T.Y.	
PIEDRA DE LUMBRE				5.23	12.19x25	15.49	6.54	9.25	21.32	23.04		131	T.	
PARRITAS	14	0.15		5.11	b.12.07	15.37x1	6.27x471	9.10x465	21.05x423	22.46x71		132-8	T.	
MELCHOR	21			4.52	b.11.46	15.18	5.44	8.40	20.17	21.50x423		132-8	T.	
SAN FELIPE													NO HAY PARTI-CULARES	
PRONAPADE (PR)	21	0.80											T.	
VILLA REYES (VR)				4.32	p.11.23	14.59	5.04	7.43x471	19.33	20.55		132-6EN	T.	
JESUS MARIA	9	1.00		4.24	b.11.13	14.51	4.50	7.05	19.16	20.40		95-3EN	T.	
LA PILA	13			4.14	11.01	14.40	4.30	6.40	18.52x421	20.19		100	T.	
ESPAÑITA	9	0.81		4.07	10.53x465	14.32	4.20	6.21	18.35	20.05		95-308	T.	
CONEXION SUR PASS.													T.	
CONEXION SUR CARGA													T.	
SAN LUIS POTOSI CGA. (SP)				S. 4.00 H.M.	10.45	14.26	S. 4.10 H.M.	S. 6.10 H.M.	S. 18.25 H.M.	S. 19.55 H.M.			PATIO BCGRT.	
"Y" SAN LUIS POTOSI													Y.	
SAN LUIS POTOSI PASS. (DS-CS)	4	0.20		S. 10.35 H.M.	S. 14.20 H.M.								CMRT.	
				72	2	26	472	466	424	422				
				PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO				

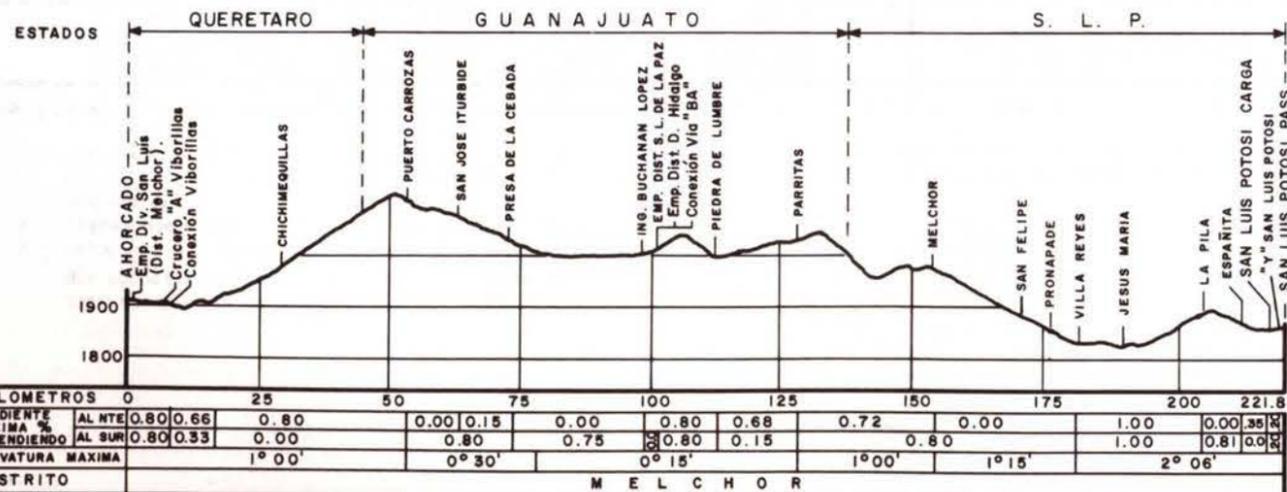
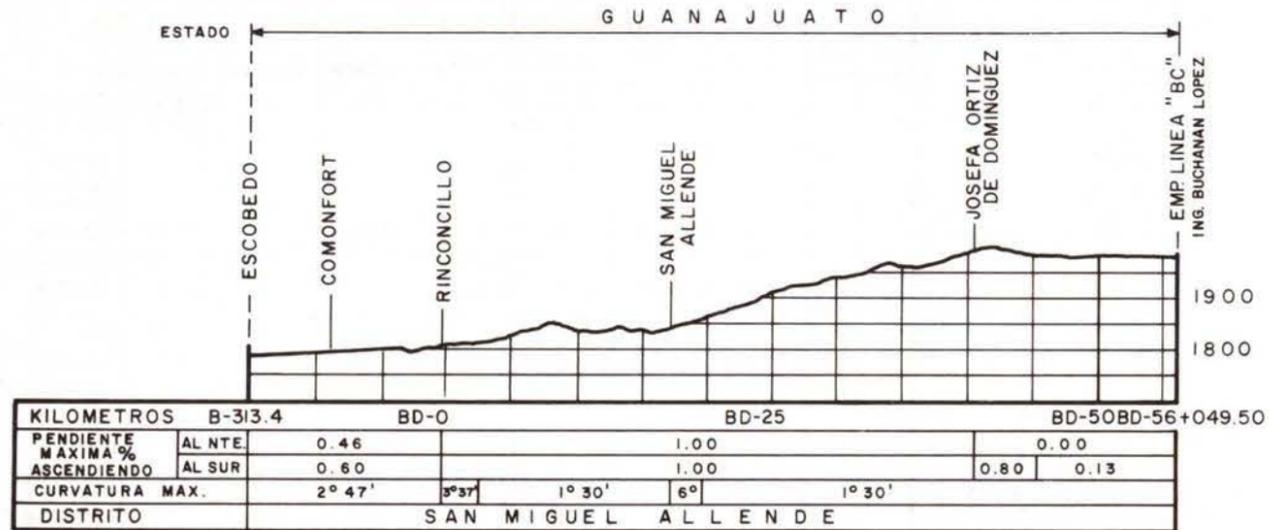
El Perfil de este Distrito en la página 6.

NUMERO DE LA ESTAC.	DISTANCIA DE BUENAVISTA DE ESCOBEDO KILOM.	RUMBO AL NORTE			PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MIN. EN ESTAC. EN MINUTOS	DISTRITO DE SAN MIGUEL ALLENDE			RUMBO AL SUR			CAPACIDAD DE VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS. ESC. OTS.	COMBTL. GANADO REGISTRO TELEFONO "Y"	
		SEGUNDA CLASE	PRIMERA CLASE				HORARIO N° 9			PRIMERA CLASE		SEGUNDA CLASE			
			465	1			25	2	26	466	ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA			POR CIENTO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO
B-314	313.4	0.0	S. 6.40	S. 14.00	S. 10.55		4	DN ESCOBEDO (GO)	7		q. H.M. LI. 13.45	LI. 17.05	LI. 11.10	940	CGRTY
B-320	319.3	5.9	6.48	p. 14.09	11.00	0.46		D COMONFORT (RO)		0.60	p. 13.37	17.00	10.57	50-13	T
B-329	328.1	14.7	6.59	b. 14.18	11.08		7	RINCONCILLO	10		b. 13.24	16.53	10.46	99	T
BD-19	346.2	32.8	7.19	p. 14.35	11.25 11.30	1.00	12	D SAN MIGUEL ALLENDE (SM)	15	1.00	p. 13.09	16.38 16.33	10.29	53-63	T
BD-42	369.3	55.9	7.40	b. 14.53	11.49		14	JOSEFA O. DE DOMINGUEZ	18		b. 12.49	16.16	10.08	128	T
BC-98	385.6	72.2	LI. 7.55	LI. 15.07	LI. 12.03	0.00	10	DN ING. BUCHANAN LOPEZ (PO)	12	0.80	S. 12.35	S. 16.04	S. 9.50	573	RT
			465	1	25			HORARIO N° 9			2	26	466		
			CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO						PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	CARGA DIARIO		

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NOTA:

Los trenes se manejarán entre señal BD-54+803 e Ing. Buchanan López de acuerdo con el instructivo del C.T.C., conservando su autorización conferida por el Horario u órdenes de tren.

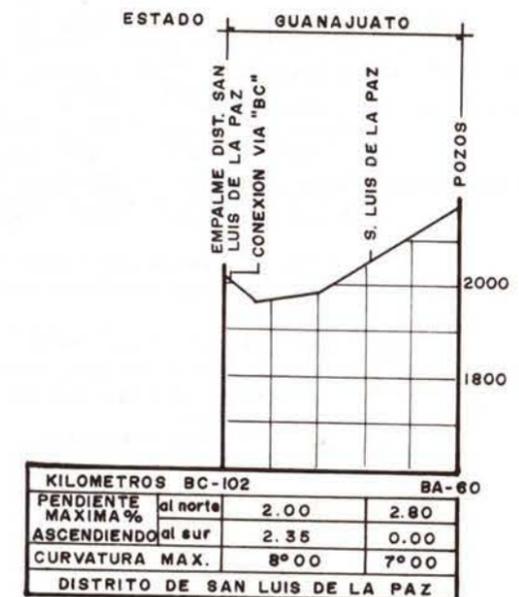
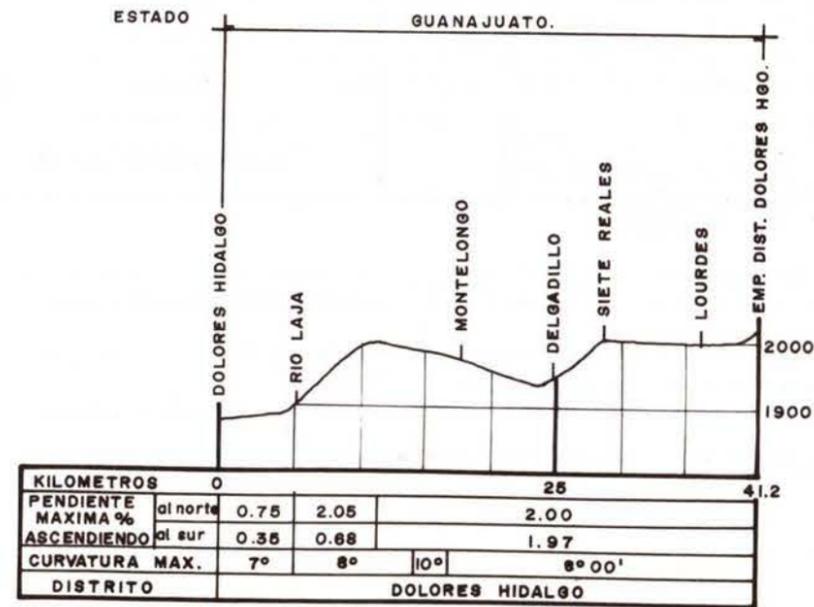


NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE DOLORES HIDALGO KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE DOLORES HIDALGO	HORARIO N° 9	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS. ESCALAS OTRAS	GANADO REGISTRO TELEFONO "Y"
		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS			TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO		
B-387	0.0			D DOLORES HIDALGO (HD)	8	0.35		24-30	RT
B-393	5.6	0.75	6	RIO LAJA				21-59	GY
BA-13	17.7	2.05		MONTELONGO				NO HAY	...
BA-19	24.6		4 6	DELGADILLO	5 1			NO HAY	...
BA-23	28.4	2.00		SIETE REALES		1.97		NO HAY	...
BA-31	36.6			LOURDES				7	...
BC-103	41.2		7	EMP. DIST. DOLORES HIDALGO	7			PATIO	T
				HORARIO N° 9					

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE EMP. DIST. SAN LUIS DE LA PAZ KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE SAN LUIS DE LA PAZ	HORARIO N° 9	RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS. ESCALAS OTRAS	REGISTRO TELEFONO "Y"
		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS			TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO		
BC-102	0.0			EMP. DIST. SAN LUIS DE LA PAZ				.. PATIO	TY
BA-36	0.7	2.00	30	CONEXION VIA "BC"	30	2.35		.. PATIO	...
BA-51	15.6			D SAN LUIS DE LA PAZ (DZ)				PATIO 20-20	RTY
BA-60	25.1	2.80	14	POZOS	15	0.00		..	...
				HORARIO N° 9					

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE"



NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILMETS.	RUMBO AL NORTE							PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENT. ESTCS. EN MINUTOS	DISTRITO DE CHARCAS	
		SEGUNDA CLASE				PRIMERA CLASE					HORARIO Nº 9	
		421	471	467	423	1	3	71			ESTACIONES	
B-525	524.9	S. H.M. 19.50	S. H.M. 10.05	S. H.M. 6.20	S. H.M. 2.10			S. H.M. 0.11			DN. SAN LUIS POTOSI CGA. (SP)	
BL-1						S. H.M. 17.35	S. H.M. 7.15				DN. SAN LUIS POTOSI PASS.(DS-CS) "Y" SAN LUIS POTOSI	
B-526	525.8											
B-528	527.1	20.00	10.15	6.30	2.20	17.43	7.20	0.15	0.19	10	CONEXION PASS. NORTE EMP. DIVN. CARDENAS (DIST. SALINAS) EMP. DIVN. CARDENAS (DIST. MONTAÑA)	
B-539	538.8	20.25x4	10.31	6.44	2.40x472	17.53	b. 7.33	0.24			11.4 PEÑASCO 14.6 PINTO 7.5 ARRIOLA	
B-554	553.4	20.45	10.51	7.04	3.05x72	18.04	b. 7.47	0.36			DOS VIAS PRINCIPALES	
B-561	560.9						b.		0.00	14	5.4 BOCAS 13.4 ENRAMADA 15.1 MOCTEZUMA	
B-567	566.3	21.05	11.11	7.35	3.27	p. 18.21x422	p. 8.02 8.10	0.51			DN. BOCAS (BO)	
B-580	579.7	21.25	11.35x468	7.55	3.50	b. 18.33	b. 8.24 8.37p467	1.02			D. ENRAMADA (MC)	
B-595	594.8	21.46	12.00	8.52 P-3	4.15	p. 18.46	p. 8.42x2 1.12x472	0.54		10	D. MOCTEZUMA (MC)	
B-614	613.5	22.14	12.30	9.22	4.46	p. 19.04x4	p. 9.02 9.12	1.26		13	DN. VENADO (NO)	
B-625	624.7						b. 9.22			13	D. LABORCILLA (CH)	
B-631	630.8	22.39	12.58x424	9.45 9.55x468	5.17	p. 19.22	p. 9.28 9.38x468	1.40	1.00		D. LABORCILLA (CH)	
B-648	647.2	23.04	13.31	10.29	5.47	p. 19.38	p. 9.53	1.54		11	DN. LAGUNA SECA (XA)	
B-658	657.8	23.18x472	13.45	10.42	6.02	19.47	b. 10.03	2.03x72	0.62	8	DN. EL CUBO (XA)	
B-659	658.9						b. 10.06			12	D. EL CUBO (XA)	
B-675	674.7	23.41	14.07	11.03x424	6.27	b. 20.01	b. 10.21x424	2.16			DN. BERRENDO (XA)	
B-683	682.6						b. 10.30		0.00	12	DN. LA MAROMA (WD)	
B-691	690.4	0.03	14.27	11.40	7.05x2	p. 20.16	p. 10.41	2.29			D. CORONADOS (WD)	
B-699	698.8	0.15	14.38x422	12.00	7.16	p. 20.25	p. 10.52	2.36	0.27	6	DN. WADLEY (WD)	
B-706	705.6						b. 10.59			9	DN. CATORCE (DE)	
B-711	710.5	0.31	14.53	12.20	7.31	20.36	11.04	2.46	0.00		DN. POBLAZON (DE)	
B-721	720.8	LI. 0.50x72 H.M.	LI. 15.10 H.M.	LI. 12.40 H.M.	LI. 7.50 H.M.	LI. 20.45x472 H.M.	LI. 11.15 H.M.	LI. 2.56 H.M.		7	DN. COLLADO (NA)	
		421	471	467	423	1	3	71			HORARIO Nº 9	
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO				

DIRECCION SUPERIOR RUMBO AL NORTE.

NOTA:

- Entre los Empalmes de los Distritos de Salinas y Montaña, de la División Cárdenas y San Luis Potosí Pass. ó San Luis Potosí Carga, los trenes de la División Cárdenas se sujetarán, en su movimiento a lo prescrito en el Capítulo de Instrucciones Especiales.
- Como una excepción a la Regla 86, los trenes inferiores aplicarán el tiempo que los trenes superiores tienen señalado en la estación donde haya escape, inmediata anterior a aquella a la que van a librar.
- En el Registro de Trenes de Conexión Pasajeros Norte, únicamente se registrarán los trenes que se inicien en San Luis - Potosí Pasajeros.
- HAY DOS VIAS PRINCIPALES ENTRE PINTO Y BOCAS (VER INSTRUCCIONES ESPECIALES).

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILMETS.	RUMBO AL SUR							PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENT. ESTCS. EN MINUTOS	DISTRITO DE CHARCAS	
		PRIMERA CLASE				SEGUNDA CLASE					HORARIO Nº 9	
		72	2	4	468	424	422	472			ESTACIONES	
B-525	524.9	S. H.M. 19.50	S. H.M. 10.05	S. H.M. 6.20	S. H.M. 2.10			S. H.M. 0.11			DN. SAN LUIS POTOSI CGA. (SP)	
BL-1						S. H.M. 17.35	S. H.M. 7.15				DN. SAN LUIS POTOSI PASS.(DS-CS) "Y" SAN LUIS POTOSI	
B-526	525.8											
B-528	527.1	20.00	10.15	6.30	2.20	17.43	7.20	0.15	0.19	10	CONEXION PASS. NORTE EMP. DIVN. CARDENAS (DIST. SALINAS) EMP. DIVN. CARDENAS (DIST. MONTAÑA)	
B-539	538.8	20.25x4	10.31	6.44	2.40x472	17.53	b. 7.33	0.24			11.4 PEÑASCO 14.6 PINTO 7.5 ARRIOLA	
B-554	553.4	20.45	10.51	7.04	3.05x72	18.04	b. 7.47	0.36			DOS VIAS PRINCIPALES	
B-561	560.9						b.		0.00	14	5.4 BOCAS 13.4 ENRAMADA 15.1 MOCTEZUMA	
B-567	566.3	21.05	11.11	7.35	3.27	p. 18.21x422	p. 8.02 8.10	0.51			DN. BOCAS (BO)	
B-580	579.7	21.25	11.35x468	7.55	3.50	b. 18.33	b. 8.24 8.37p467	1.02			D. ENRAMADA (MC)	
B-595	594.8	21.46	12.00	8.52 P-3	4.15	p. 18.46	p. 8.42x2 1.12x472	0.54		10	D. MOCTEZUMA (MC)	
B-614	613.5	22.14	12.30	9.22	4.46	p. 19.04x4	p. 9.02 9.12	1.26		13	DN. VENADO (NO)	
B-625	624.7						b. 9.22			13	D. LABORCILLA (CH)	
B-631	630.8	22.39	12.58x424	9.45 9.55x468	5.17	p. 19.22	p. 9.28 9.38x468	1.40	1.00		D. LABORCILLA (CH)	
B-648	647.2	23.04	13.31	10.29	5.47	p. 19.38	p. 9.53	1.54		11	DN. LAGUNA SECA (XA)	
B-658	657.8	23.18x472	13.45	10.42	6.02	19.47	b. 10.03	2.03x72	0.62	8	DN. EL CUBO (XA)	
B-659	658.9						b. 10.06			12	D. EL CUBO (XA)	
B-675	674.7	23.41	14.07	11.03x424	6.27	b. 20.01	b. 10.21x424	2.16			DN. BERRENDO (XA)	
B-683	682.6						b. 10.30		0.00	12	DN. LA MAROMA (WD)	
B-691	690.4	0.03	14.27	11.40	7.05x2	p. 20.16	p. 10.41	2.29			D. CORONADOS (WD)	
B-699	698.8	0.15	14.38x422	12.00	7.16	p. 20.25	p. 10.52	2.36	0.27	6	DN. WADLEY (WD)	
B-706	705.6						b. 10.59			9	DN. CATORCE (DE)	
B-711	710.5	0.31	14.53	12.20	7.31	20.36	11.04	2.46	0.00		DN. POBLAZON (DE)	
B-721	720.8	LI. 0.50x72 H.M.	LI. 15.10 H.M.	LI. 12.40 H.M.	LI. 7.50 H.M.	LI. 20.45x472 H.M.	LI. 11.15 H.M.	LI. 2.56 H.M.		7	DN. COLLADO (NA)	
		421	471	467	423	1	3	71			HORARIO Nº 9	
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO				

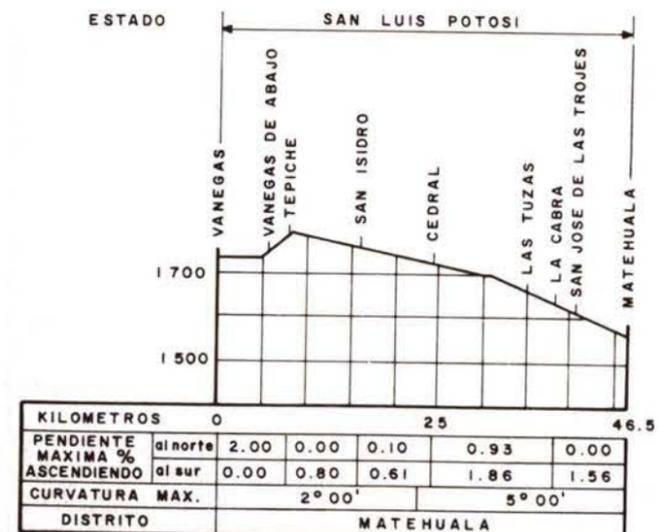
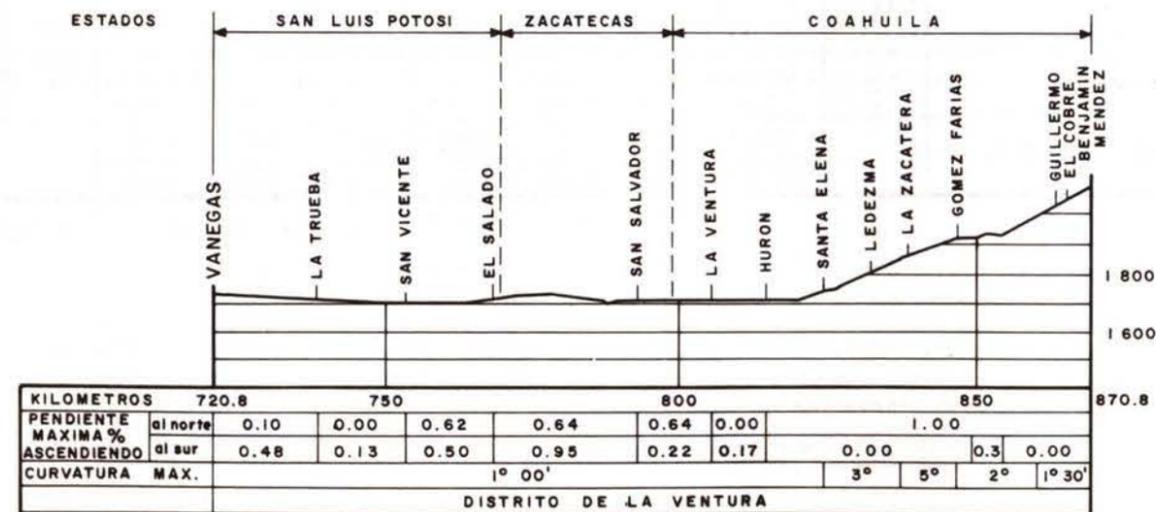
El Perfil de este Distrito en la página 13.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO		TIEMPO MIN. ENT. ESTCS. EN MINUTOS	DISTRITO DE LA VENTURA	
		SEGUNDA CLASE				POR CIENTO	MIXTO Y CARGA		HORARIO Nº 9	
		471	423	469	421				ESTACIONES	
		CARGA DIARIO H.M.	CARGA DIARIO H.M.	CARGA DIARIO H.M.	CARGA DIARIO H.M.				DN	(NA)
B-721	720.8	S. 15.40	S. 10.50	S. 6.30x2	S. 1.25	0.10	16	DN	VANEGAS (NA)	
B-737	737.0	16.15x4	11.14	6.45	1.44	0.00	13		LA TRUEBA	
B-753	752.8	16.35	11.37	7.05	2.02				SAN VICENTE	
B-770	769.3	16.57	12.27x3	7.25	2.22	0.62	14	DN	EL SALADO (BR)	
B-793	792.4	17.27	12.57	7.55	2.49	0.84	21	D	SAN SALVADOR (SN)	
B-806	805.1	17.44x472	13.14	8.20	3.04x424	0.64	11		LA VENTURA	
B-814	813.8	17.56	13.27	8.37	3.14	0.00	9		HURON	
B-825	824.8	.....	.....	.....	.....		19		SANTA ELENA
B-833	832.6	18.24	13.56	9.19	3.41				LEDEZMA	
B-839	838.5	.....	.....	.....	.....		16		LA ZACATERA
B-847	846.3	18.45	14.30x4	10.05x470	4.01	1.00	8		GOMEZ FARIAS	
B-854	854.0	18.58	14.44	10.17	4.57x2				SAN MIGUEL	
B-863	863.0	.....	.....	.....	.....		16		GUILLERMO
B-866	865.5	19.18	15.05	10.45	5.15				EL COBRE	
B-871	870.8	LI. 19.30 H.M.	LI. 15.20x472 H.M.	LI. 11.00 H.M.	LI. 5.25 H.M.		8	DN	BENJAMIN MENDEZ (CN)	
		471	423	469	421			HORARIO Nº 9		
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO					

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO		TIEMPO MIN. ENT. ESTCS. EN MINUTOS	DISTRITO DE LA VENTURA	
		PRIMERA CLASE				POR CIENTO	PASAJEROS		HORARIO Nº 9	
		1	243	3	71				ESTACIONES	
		PASAJEROS DIARIO H.M.	MIX. DIARIO EXC. DOMINGO	PASAJEROS DIARIO H.M.	PASAJEROS DIARIO H.M.				DN	(NA)
B-721	720.8	S. 20.55		S. 11.35	S. 3.01	0.10	12	DN	VANEGAS (NA)	
B-737	737.0	21.09		b. 11.49	3.14				LA TRUEBA	
B-753	752.8	21.22		b. 12.01	3.25	0.00	10		SAN VICENTE	
B-770	769.3	b. 21.37		p. 12.17x470	3.37	0.62	11	DN	EL SALADO (BR)	
B-793	792.4	b. 21.58		p. 12.41	3.54x424	0.84	16	D	SAN SALVADOR (SN)	
B-806	805.1	b. 22.10		p. 12.54	4.04	0.64	9		LA VENTURA	
B-814	813.8	22.18			4.12	0.00	6		HURON	
B-825	824.8	.....		b. 13.13	.....		13		SANTA ELENA
B-833	832.6	22.33		b. 13.21	4.26				LEDEZMA	
B-839	838.5	.....		b. 13.28	.....		13		LA ZACATERA
B-847	846.3	22.46	S. 15.30	p. 13.40	4.41x2	1.00	5		GOMEZ FARIAS	
B-854	854.0	22.53	b. 15.40	b. 13.47	4.47x421				SAN MIGUEL	
B-863	863.0	.....		b. ....	.....		10		GUILLERMO
B-866	865.5	23.03x72	b. 16.02x472	b. 14.05x4	4.57		5		EL COBRE	
B-871	870.8	LI. 23.08 H.M.	LI. 16.12 H.M.	LI. 14.15 H.M.	LI. 5.02 H.M.			DN	BENJAMIN MENDEZ (CN)	
		1	243	3	71			HORARIO Nº 9		
		PASAJEROS DIARIO	MIX. DIARIO EXC. DOMINGO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO					

NOTAS:

1) En el registro de Gomez Farias, únicamente se registrarán los trenes que se inicien o terminen en dicha estación y otros trenes que reciban orden de tren para hacerlo. (Excepción a la Regia 83-A).

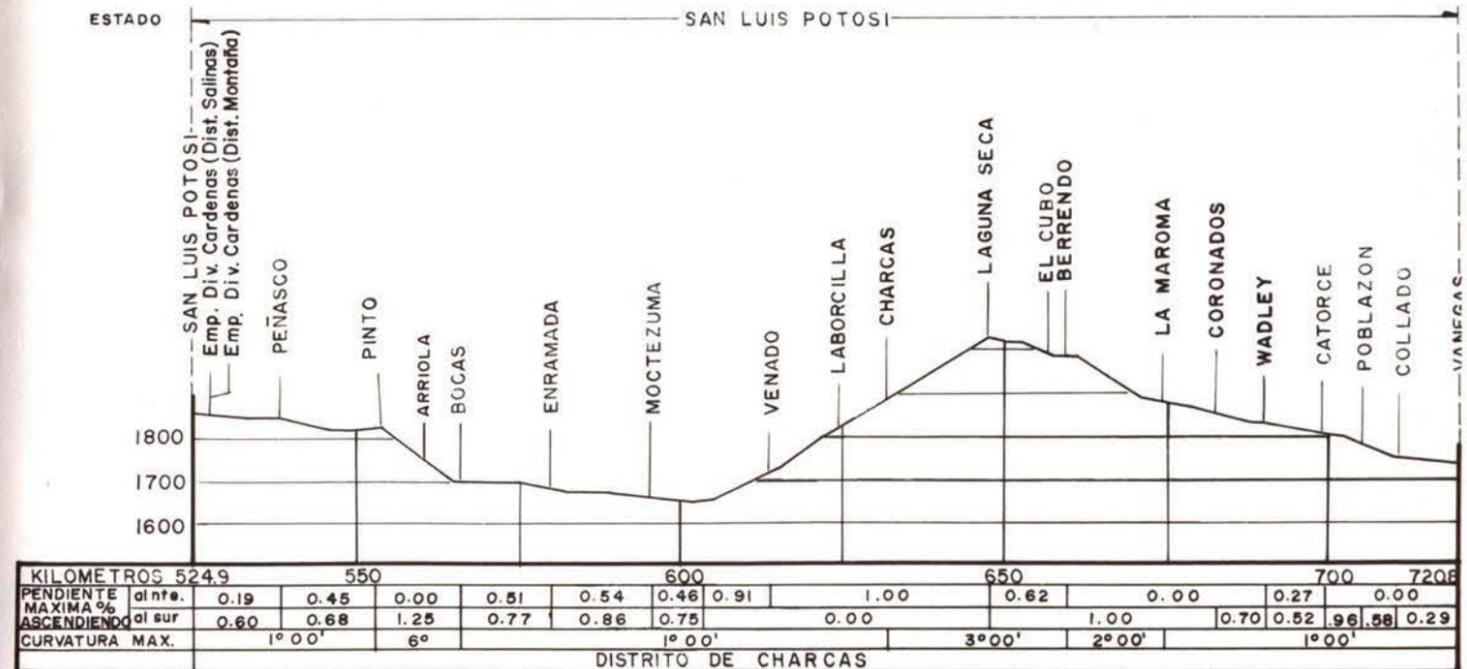
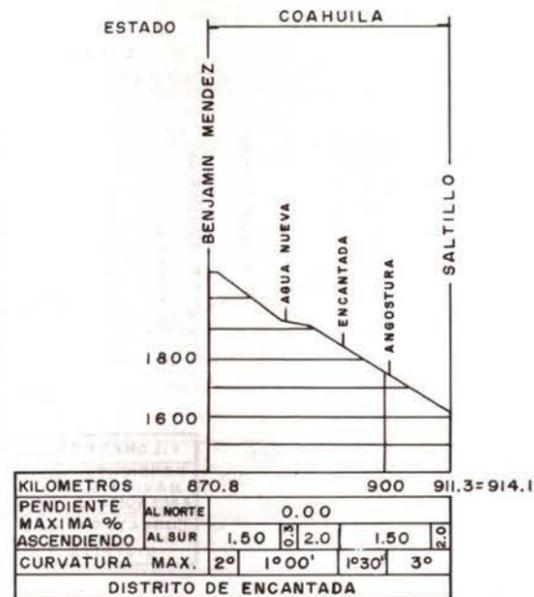
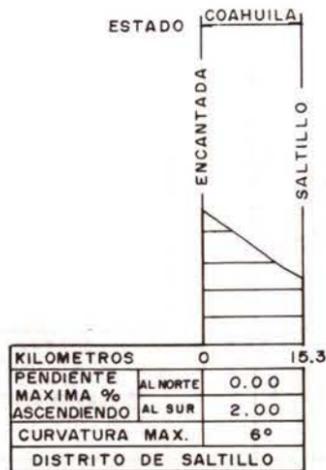


NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	DISTRITO DE LA VENTURA		TIEMPO MIN. EN ESTCS. EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO POR CIENTO	RUMBO AL SUR					
		HORARIO Nº 9				PRIMERA CLASE					
		ESTACIONES				2	244	4	72		
		PASAJEROS DIARIOS	MIX. DIARIO EXC. DOMINGO	PASAJEROS DIARIOS	PASAJEROS DIARIOS						
B-721	720.8	DN	VANEGAS (NA)	12	0.48	H.M.	LI. 6.20x469	H.M.	LI. 16.30	LI. 0.58	
B-737	737.0		LA TRUEBA			6.05	b. 16.15x471	0.44			
B-753	752.8		SAN VICENTE	10	0.13	5.55	b. 16.02	0.33			
B-770	769.3	DN	EL SALADO (BR)	11	0.50	b. 5.44		p. 15.48		0.21	
B-793	792.4		SAN SALVADOR (SN)	16	0.95	b. 5.26		p. 15.24		0.04	
B-806	805.1	D	LA VENTURA	9	0.22	b. 5.15		p. 15.12		23.54	
B-814	813.8	CONTROL DE TRANSITO CENTRALIZADO	HURON	6	0.17	5.07		15.02		23.47	
B-825	824.8		SANTA ELENA	13				b. 14.53			
B-833	832.6		LEDEZMA			4.54		b. 14.46		23.33	
B-839	838.5	CONTROL DE TRANSITO CENTRALIZADO	LA ZACATERA	13	0.00			b.			
B-847	846.3		GOMEZ FARIAS			4.41x71	LI. 9.15	p. 14.30x423		23.19	
B-854	854.0	D	SAN MIGUEL	5	0.30	4.24x421	b. 9.06	14.22		23.13	
B-863	863.0	CONTROL DE TRANSITO CENTRALIZADO	GUILLERMO	10			b.	b.			
B-866	865.5		EL COBRE			4.12	b. 8.47	b. 14.05x3		23.03x1	
B-871	870.8		DN	BENJAMIN MENDEZ (CN)	5	0.00	S. 4.05	S. 8.37	S. 13.53	S. 22.55	H.M.
		HORARIO Nº 9				2	244	4	72		
						PASAJEROS DIARIO	MIX. DIARIO EXC. DOMINGO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO		

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	DISTRITO DE LA VENTURA		TIEMPO MIN. EN ESTCS. EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDIENDO POR CIENTO	RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBSTL. GANADO REGISTRADO TELEFONO "Y"	LOCALIZACION DEL ESCAPE	
		HORARIO Nº 9				SEGUNDA CLASE							
		ESTACIONES				424	470	422	472				
		MIXTO y CARGA	POR CIENTO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO						
B-721	720.8	DN	VANEGAS (NA)	16	0.48	H.M.	LI. 5.40	H.M.	LI. 13.40	LI. 13.25	LI. 19.55	PATIO 658	BCGRTY.
B-737	737.0		LA TRUEBA			5.16		13.13	13.03	19.30	99	T.	
B-753	752.8		SAN VICENTE	13	0.13	4.53		12.50	12.40	19.06	100-6EN	T.	
B-770	769.3	DN	EL SALADO (BR)	14	0.50	4.29		12.27x3	12.17x3	18.41	100-5EN	T.	
B-793	792.4		SAN SALVADOR (SN)	21	0.95	3.54x71		11.40	11.30	18.05	100-5	T.	
B-806	805.1	D	LA VENTURA	11	0.22	3.04x421		11.25	11.09	17.44x471	120-16	T.	
B-814	813.8	CONTROL DE TRANSITO CENTRALIZADO	HURON	9	0.17	2.33		11.05	10.55	17.15	99	T.	
B-825	824.8		SANTA ELENA	19							NO HAY		
B-833	832.6		LEDEZMA			2.04		10.36	10.26	16.48	140	T.	
B-839	838.5	CONTROL DE TRANSITO CENTRALIZADO	LA ZACATERA	16	0.00						NO HAY		
B-847	846.3		GOMEZ FARIAS			1.43		10.15x469	10.05x469	16.29	100-44	RT.	
B-854	854.0	D	SAN MIGUEL	8	0.30	1.31		9.34	9.46	16.18	124	T.	
B-863	863.0	CONTROL DE TRANSITO CENTRALIZADO	GUILLERMO	16							NO HAY		
B-866	865.5		EL COBRE			1.09		9.18	9.30	16.02x243	55	T.	
B-871	870.8		DN	BENJAMIN MENDEZ (CN)	8	0.00	S. 0.59	S. 9.10	S. 9.22	S. 15.35x423	74-193	RTY.	
		HORARIO Nº 9				424	470	422	472				
						CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO				

NOTAS:

1) En el registro de Gómez Farías, únicamente se registrarán los trenes que se inicien o terminen en dicha estación y otros trenes que reciban orden de tren para hacerlo. (Excepción a la Regla 83-A).



NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				PENDIENTE MAXIMA ASCIENDEDO POR CIENTO	TIEMPO MIN. ENTRE ESTCS. EN MINUTOS PASAJEROS	DISTRITO DE ENCANTADA	
		PRIMERA CLASE						HORARIO Nº 9	
		1	243	3	71			ESTACIONES	
B-871	870.8	H.M. S. 23.10	H.M. S. 16.17	H.M. S. 14.20	H.M. S. 5.05	0.00	10	DN BENJAMIN MENDEZ (CN)	
B-884	883.2	23.22	b. 16.36	b. 14.35	5.16			8	AGUA NUEVA 12.4 10.4
B-894	893.6	23.32	p. 16.51	14.49x472	5.25			6	ENCANTADA (DA)
B-901	900.6	23.40x424	b. 17.03	b. 14.57	5.32			9	ANGOSTURA 7.0 13.5
B-915	914.1	LI. 23.55 H.M.	LI. 17.20 H.M.	LI. 15.10 H.M.	LI. 5.45 H.M.			DN SALTILLO (ND)	
		1	243	3	71			HORARIO Nº 9	
		PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO EXCEP. DOMINGO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO				

CONTINUA ABAJO

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE BUENAVISTA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE				PENDIENTE MAXIMA ASCIENDEDO POR CIENTO	TIEMPO MIN. ENTRE ESTCS. EN MINUTOS PASAJEROS	DISTRITO DE ENCANTADA	
		SEGUNDA CLASE						HORARIO Nº 9	
		471	423	469	421			ESTACIONES	
		H.M. S. 19.40	H.M. S. 15.30x472	H.M. S. 11.20	H.M. S. 5.30	0.00	10	DN BENJAMIN MENDEZ (CN)	
		20.02	15.49	11.42	5.47			8	AGUA NUEVA 12.4 10.4
		20.19	16.04	12.03	6.01			6	ENCANTADA (DA)
		20.31	16.14	12.18	6.11			9	ANGOSTURA 7.0 13.5
		LI. 21.00 H.M.	LI. 16.40 H.M.	LI. 12.40 H.M.	LI. 6.35 H.M.			DN SALTILLO (ND)	
		471	423	469	421			HORARIO Nº 9	
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO				

NOTA : La Distancia efectiva entre Angostura y Saltillo es de 10.7 Kilómetros.

DISTRITO DE ENCANTADA	HORARIO Nº 9	TIEMPO MIN. ENTRE ESTCS. EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDEDO POR CIENTO	RUMBO AL SUR				CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS. ESC. OTS.	BASCULA COMBSTL. GANADO REGISTRO TELEFONO "Y"	LOCALIZACION DEL ESCAPE L.D. L.I.	
				PRIMERA CLASE							
				2	244	4	72				
		ESTACIONES									
DN BENJAMIN MENDEZ (CN)	CONTROL DE TRANSITO CENTRALIZADO	16	1.50	H.M. LI. 4.00	H.M. LI. 8.32	H.M. LI. 13.45	H.M. LI. 22.52	PATIO 74-193 107-3EN 100-17	RTY. T. T. BCGRTY.		
AGUA NUEVA 12.4 10.4				3.45	b. 8.14p.470	b. 13.32	22.42				
ENCANTADA (DA)				13	2.00	3.29	p. 7.58			p. 13.15	22.33
ANGOSTURA 7.0 13.5				9	1.50	3.17	b. 7.46			b. 12.59	22.26
DN SALTILLO (ND)		14	2.00	S. 3.00 H.M.	S. 7.30 H.M.	S. 12.40 H.M.	S. 22.15 H.M.				
		ESTACIONES									
		2	244	4	72						
		PASAJEROS DIARIO	MIXTO DIARIO EXCEP. DOMINGO	PASAJEROS DIARIO	PASAJEROS DIARIO						

CONTINUA ABAJO

DISTRITO DE ENCANTADA	HORARIO Nº 9	TIEMPO MIN. ENTRE ESTCS. EN MINUTOS	PENDIENTE MAXIMA ASCIENDEDO POR CIENTO	RUMBO AL SUR						
				SEGUNDA CLASE						
				470	422	472	424			
		ESTACIONES								
DN BENJAMIN MENDEZ (CN)	CONTROL DE TRANSITO CENTRALIZADO	16	1.50	H.M. LI. 8.50	H.M. LI. 9.17	H.M. LI. 15.28x423	H.M. LI. 0.49			
AGUA NUEVA 12.4 10.4				8.24p.244	8.52	15.06	0.19			
ENCANTADA (DA)				13	2.00	7.50	8.31		14.49x3	23.56
ANGOSTURA 7.0 13.5				9	1.50	7.23	8.17		14.22	23.40x1
DN SALTILLO (ND)		14	2.00	S. 7.00 H.M.	S. 7.50 H.M.	S. 13.55 H.M.	S. 23.00 H.M.			
		ESTACIONES								
		470	422	472	424					
		CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO	CARGA DIARIO					

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE VANEGAS KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE MATEHUALA		RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO "Y"
		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	HORARIO N° 9		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS		
				ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA				
B-721	0.0	2.00	9	DN VANEGAS (NA) 5.8	10	0.00	10	0.00	PATIO 658 BCGRY
BB-6	5.8			VANEGAS DE ABAJO 2.1						10	0.80	10	0.61	No hay
BB-8	7.9	0.00	9	TEPICHE 8.0	10	0.80	20	No hay	
BB-16	15.9			0.10					9	SAN ISIDRO 8.2	10	0.61	10-12	No hay
BB-25	24.1	0.93	16		D CEDRAL (DR) 10.8	18	1.86	No hay		20
BB-35	34.9			0.00	10				LAS TUZAS 2.5		12	1.56	No hay	PATIO 91 RY
BB-38	37.4	0.00	10			D LA CABRA (CA) 2.8	12	1.56	No hay	PATIO 91 RY
BB-41	40.2			0.00	10	SAN JOSE DE LAS TROJES 6.3					12	1.56	No hay	PATIO 91 RY
BB-47	46.5	0.00	10			D MATEHUALA (HU)	12	1.56	No hay	PATIO 91 RY
						HORARIO N° 9			

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE" El Perfil de este Distrito en la página 11.

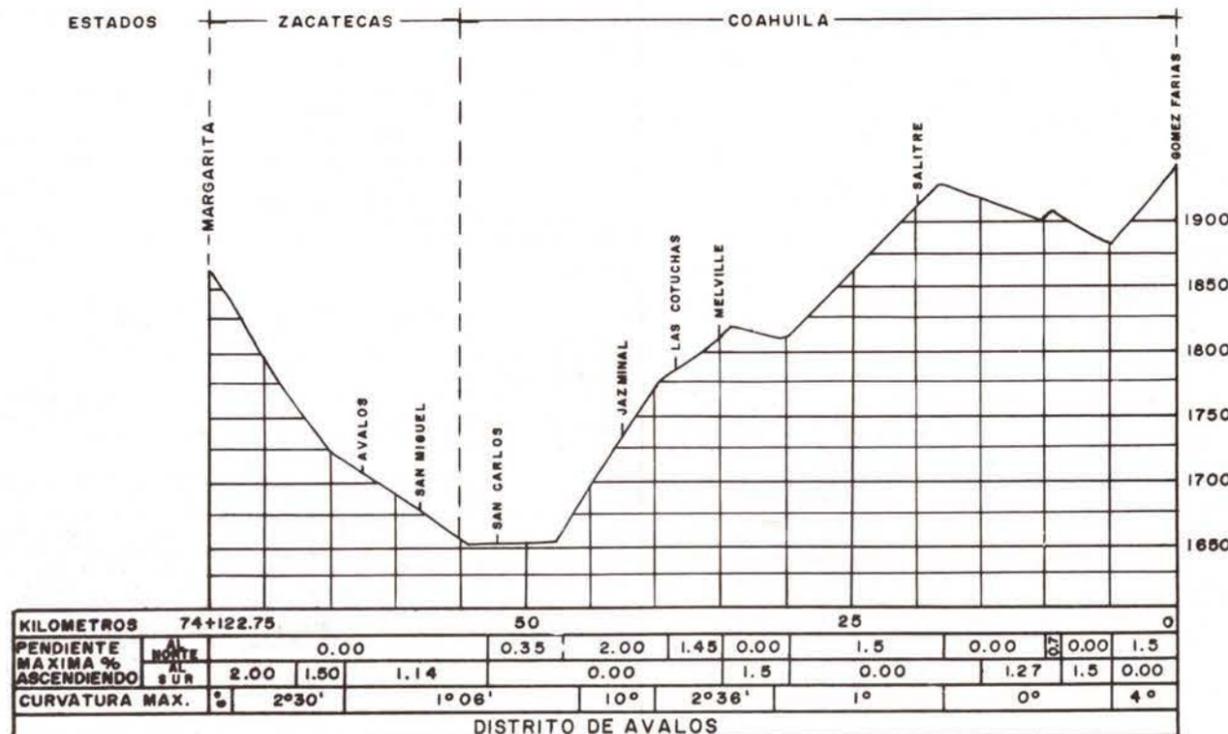
NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE ENCANTADA KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE SALTILLO		RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO "Y"
		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS	HORARIO N° 9		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS		
				ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA				
B-894	BS-0.0	0.00	16	DN ENCANTADA (DA)	25	2.00	25	2.00	PATIO 100 17 RT
B-915	BS-15.3			DN SALTILLO (ND) 15.3						25	2.00	25	2.00	PATIO BCGRY
				HORARIO N° 9					

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE" El Perfil de este Distrito en la página 12.

NUMERO DE LA ESTACION	DISTANCIA DE GOMEZ FARIAS KILOMETROS	RUMBO AL NORTE		DISTRITO DE AVALOS		RUMBO AL SUR		CAPACIDAD DE LAS VIAS AUXILIARES EN UNIDADES DE 18 MTS.	BASCULA COMBUSTIBLE GANADO REGISTRO "Y"
		PRIMERA CLASE	PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	HORARIO N° 9		PENDIENTE MAXIMA ASCENDIENDO	TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES EN MINUTOS		
				ESTACIONES	MIXTOS Y CARGA				
BG-75	74.1	H.M. S. 12.50	0.00	20	MARGARITA 11.8	24	2.00	22	PRT
BG-63	62.3	p 13.20			AVALOS 3.7					L.I. 11.50	23	T
BG-59	58.6	b 13.28	26	26	SAN MIGUEL 6.2	29	1.14	NO HAY	No hay
BG-53	52.4	b 13.39			SAN CARLOS 8.8					b 11.01	NO HAY	No hay
BG-44	43.6	b 13.59	2.00	26	JAZMINAL 5.1	0.00	0.00	13	T
BG-39	38.5	b 14.13			LAS COTUCHAS 3.4					b 10.46	NO HAY	No hay
BG-36	35.1	b 14.22	1.45	36	MELVILLE 15.3	42	1.50	NO HAY	No hay
BG-20	19.8	b 14.47			SALITRE 19.8					b 10.24	NO HAY	No hay
B-847	0.0	L.I. 5.20 H.M.	1.50	27	DN GOMEZ FARIAS (GM)	30	1.50	100-44	RT
		243			HORARIO N° 9					244
		MIXTO DIARIO EXCEPTO DOMINGO				MIXTO DIARIO EXCEPTO DOMINGO			

Dirección Superior "RUMBO AL NORTE" excepto que N°244 es superior a N°243

NOTA: Cuando no haya servicio telegráfico en Margarita, el tren que deba salir como No. 243, queda autorizado a asumir su itinerario sin boleta de despacho, si la señal de órdenes está exhibida a proseguir. (Excepción a la Regla 83-C)



INSTRUCCIONES GENERALES

- 1).= LA UBICACION DE LAS VIAS AUXILIARES, designándolas a la derecha o a la izquierda de la vía principal, se ha hecho tomando como base el orden de progresión del kilometraje.
- 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 MINIMO 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 ha-- cer parada en estaciones intermedias donde sólo ten-- gan tiempo de salida, deben emplear el correspondiente -- "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES", ya que la diferencia -- entre dicho tiempo mínimo y el tiempo de itinerario es pa-- ra ejecutar los diferentes trabajos en las estaciones; pe-- ro los trenes regulares de pasajeros no deben llegar al -- lugar donde dejan y toman pasaje, express, etc., con anti-- cipación mayor de cinco (5) minutos aún cuando el "TIEMPO -- MINIMO ENTRE ESTACIONES", se los permita. Estas disposi-- ciones son aplicables a trenes extras de pasajeros autori-- zados conforme al ejemplo (3) de la forma "G".
- 5).= MAQUINAS SOLAS O CON CABUS, TRENES DE PASAJEROS, -- MIXTOS Y DE CARGA COMPUESTOS TOTALMENTE CON UNIDA-- DES DE ARRASTRE EQUIPADAS CON RUEDAS DE ACERO, deben ha-- cer el "TIEMPO MINIMO ENTRE ESTACIONES" para trenes de pa-- sajeros, si las circunstancias lo permiten. Cuando esto -- no sea posible, infórmese la causa al Jefe de Despachado-- res desde la primera oficina de comunicación en servicio.
- 6).= TRENES REGULARES DE PASAJEROS Y MIXTOS QUE EN UNA -- ESTACION TENGAN TIEMPOS DE LLEGADA Y SALIDA, no de-- berán llegar a, ni salir del lugar donde dejan y toman pa-- saje, express, etc., antes del tiempo marcado para su lle-- gada o salida, respectivamente.
- 7).= CUANDO LOS TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS que tengan -- marcado tiempo muerto en alguna estación, corran re-- trasados, quedan facultados para salir sin permanecer to-- do el tiempo autorizado en el itinerario, excepto donde -- se destina dicho tiempo para tomar alimentos, SIEMPRE QUE -- ESTEN LISTOS, y comunicándolo, previamente, al Despacha-- dor; sin embargo no saldrán antes de la hora de salida -- anunciada al público en el pizarrón.
- 8).= CUANDO UN TREN NO PUEDA INICIAR SU MARCHA A LA HORA -- QUE TENGA FIJADA PARA ELLO, o bien continuarla si -- se ha detenido en tránsito, el Conductor o el Maquinista -- debe comunicarse inmediatamente con el Despachador, infor-- mándole la causa de la demora y la hora probable en que -- puedan salir o reanudar su marcha.
- 9).= CUANDO SE LLEGUE A UN PUNTO DE ENCUENTRO O LIBRA-- MIENTO y el tren que se espera no está a la vista, -- el Conductor, o el Maquinista en su caso, se comunicará -- inmediatamente con el Despachador para que éste disponga -- lo conveniente.
- 10).= ENCUENTROS O LIBRAMIENTOS EN ESTACIONES SIN SERVI-- CIO DE COMUNICACION. Todo tren que con mucha anti-- cipación haya recibido órdenes para encontrar a otro, y -- aquellos trenes que vayan a librar el tiempo de itine-- rario de trenes superiores en estaciones sin servicio de -- comunicación, pedirán informes al Despachador antes de sa-- lir de la última estación de comunicación en servicio.
- 11).= PARA EVITAR PARADAS INNECESARIAS A LOS TRENES cuan-- do no tengan trabajo en una estación de registro, -- en la cual sólo habrán de detenerse para cumplir con la -- Regla 83-A, los Despachadores autorizarán que no se regis-- tren en la forma prescrita por el Reglamento, y cuando ha -- yan recibido el "O.S.", autorizarán al Telegrafista por -- medio de orden de tren para que los registre, dándole en -- la misma los datos necesarios.
- 12).= EN ESTACIONES DE REGISTRO DONDE EL SERVICIO TELEGRA-- FICO NO SEA CONTINUO, en horas en que no haya Tele-- grafista en servicio debe dejarse el libro de registro de -- trenes en la caja para guías, si la hay, y, a falta de és -- ta, en la caseta del teléfono o del telegrafono.
- 13).= TRENES DESCENDIENDO. Antes de descender pendientes -- continuadas del uno y medio por ciento o mayores, -- debe comprobarse que los frenos trabajen correctamente. -- Los Conductores vigilarán el cumplimiento de la Regla 395
- 14).= TRENES QUE DEJEN CARROS EN LA VIA PRINCIPAL, por es -- tar doblando o por cualquier otra causa, en pendien -- tes del uno y medio por ciento o mayores, deben asegurar -- los de manera efectiva, para evitar posibles accidentes.
- 15).= CUANDO SE DEJEN CARROS CARGADOS O VACIOS lejos de -- los edificios de las estaciones, los Conductores, o -- Jefes de Patio, en su caso, deben informar al Jefe de Es -- tación correspondiente los números y la hora en que fue-- ron dejados.
- 16).= EN LA PARTE POSTERIOR DE LOS TRENES DE PASAJEROS O -- MIXTOS que se muevan retrocediendo, sólo deben via-- jar el Conductor y el Garrotero de atrás, así como los -- funcionarios u oficiales.
- 17).= USO DEL SILBATO O BOCINA. Debe evitarse al estar -- cerca de trenes de pasajeros; salvo en los casos -- previstos por el Reglamento, cuando se trate de evitar -- accidentes.
- 18).= TRENES QUE LLEGUEN A SUS TERMINALES EN HORAS EN QUE -- NO HAY SERVICIO DE PATIO, deben entrar por la vía -- auxiliar que encuentren expedita, siempre que no esté a -- signada a determinado servicio, y si su tren no cabe en -- una sola vía, harán los cortes necesarios para dejar li-- bre la vía principal y las de operaciones.
- 19).= CONDUCTORES EN SERVICIO DE TRENES DE PASAJEROS O -- MIXTOS, deben traer consigo su equipo para el mane-- jo de boletos.
- 20).= DESCARGA DE TANQUES CONTENIENDO MATERIAS INFLAMA-- BLES. Los tanques conteniendo gasolina o sus deri-- vados, alcohol, aceite combustible, kerosina, petróleo re -- finado, 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 ha -- cerse en la vía de la bodega, pero aislándolos de los de -- más carros y de los edificios, a la distancia que ofrezca -- la mayor seguridad.
- 21).= DE ACUERDO CON LA LEY, los cruceros a nivel con ca-- lles o caminos públicos no deben obstruirse por más -- de cinco (5) minutos, pero si la ejecución del trabajo re -- quiere más de ese tiempo, deben librarse tales cruceros -- cada cinco (5) minutos para dejar expedito el paso a pe-- tones y vehículos, si hay algunos esperando paso.
- 22).= CLASIFICACION DE CRUCEROS A NIVEL.
TIPO "A".= Los formados por vías férreas a nivel y gober-- nados por Sistema de Señales C.T.C.
TIPO "B".= Los formados por vías férreas a nivel y gober-- nados por Señales de Enclavamiento (Reg.165).
TIPO "C".= Los formados por vías férreas a nivel y gober-- nados por Guarda-Crucero. Los trenes deben a-- proximarse a velocidad reducida y regirse por las señales -- del Guarda-Crucero. Si faltara éste, protegerán su paso -- sobre el crucero por medio de un miembro de la tripula-- ción.
TIPO "D".= Los formados por vías férreas a nivel y prote-- gidos por semáforos de acción electro-automati -- ca que exhiben luces rojas a destellos y accionan campa-- nas de alarma. Si la luz lateral de estas señales se en -- ciende 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 entonces debe protegerse -- el paso por medio de abanderados.
TIPO "E".= Los formados por vías férreas a nivel y gober-- nados 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 obser-- varán 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 efecti-- va antes de pasar el crucero y si no hay tren a la vista -- por la vía que tiene preferencia, la tripulación acciona-- rá la puerta o disco para colocarlo 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 anun-- ciados por placas alusivas. No tienen señales -- ni Guarda-Crucero.

TIPO "G".= Los formados por vías férreas y calles o cami-- nos públicos a nivel, protegidos por semáfo-- ros 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 cami-- nos públicos a nivel, anunciados al público -- con placas de "CUIDADO CON EL TREN" y protegidos por Gu-- arda-Crucero, durante las 24 o menos horas del día.

TIPO "I".= Los formados por vías férreas y calles o cami-- nos públicos a nivel, protegidos por placas -- anunciadoras con la leyenda "CUIDADO CON EL TREN". No -- tienen señales ni Guarda-Crucero.

23).= INFORMES "OS" DE PASADA DE TREN. Para que los te-- legrafistas puedan cumplir con la Regla 345, los -- Conductores, o Maquinistas tratándose de máquinas solas, -- deben dejar la forma 00-61 en todas las oficinas de comu -- nicación abiertas al servicio en donde no haya Registro -- de Trenes, o que aún habiéndolo se tenga autorización pa -- ra no registrarse.

Cuando un tren inicie o termine su carrera en un lugar -- donde no haya comunicación con el Despachador, ni Regis-- tro de Trenes, debe dejar su forma 00-61 en el buzón de -- guías, si lo hay, o en su defecto, entregarla en la pri -- mera oficina de comunicación en servicio. Otros trenes -- que necesiten conocer la llegada o salida de trenes en -- los lugares a que se refiere la disposición anterior, de -- ben buscar esta forma en el buzón de guías.

24).= DONDE HAYA CAJAS PARA GUIAS, los Telegrafistas o A -- gentes-Telegrafistas dejarán en ellas el aviso a -- que se refiere la Regla 348. (Excepción a la misma Regla)

25).= CUMPLIMIENTO DE LAS ORDENES DE PRECAUCION. Los Ma -- quinistas 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 Re-- gla 159. En caso de que el Maquinista omita dicha señal, -- el Conductor hará uso de la válvula de emergencia.

26).= LIBRAMIENTO FISICO DE LAS INSTALACIONES DEL CAMINO -- Cuando se manejen plataformas o góndolas con flete -- que por su condición pueda correrse lateralmente por e -- fecto de la trepidación, (durmientes, maderas, etc.), -- hay que cerciorarse previamente de que libran en los ta -- jos, túneles y en las instalaciones del camino, tales -- como andenes, árboles de cambio, básculas de vía, embar -- caderos de flete y ganado, puentes de estructura supe -- rior, tomas de combustible, edificios, puertas, viaduc -- tos, señales fijas, muy especialmente las de los Siste -- mas C.T.C., y en general en todos aquellos lugares en -- donde puedan dañar las instalaciones. Igual práctica de -- be observarse cuando se manéjen grúas, martinets o pa -- las mecánicas.

27).= LOS ALAMBRES DEL CIRCUITO DEL TELEFONO SELECTIVO, -- O DEL TELEGRAFONO, están indicados con un triángulo -- de lámina, colocado en la cruceta de los postes, bajo -- el aislador o aisladores correspondientes.

28).= EXPLICACION DE LOS SIGNOS QUE APARECEN EN LOS HORA -- RIOS.

- D Oficina de comunicación con servicio diurno.
- N Oficina de comunicación con servicio nocturno.
- DN Oficina de comunicación con servicio diurno y noc -- turno.
- EN Espuela con entrada por el extremo Norte.
- ES Espuela con entrada por el extremo Sur.

Las letras que entre paréntesis están colocadas a la de -- recha de los nombres de algunas estaciones, son las "lla -- madas" de las oficinas telegráficas.

29).= 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 automá -- tica se efectúa al paso de los trenes por medio de un me -- canismo, de tal manera que los trenes pueden salir del -- escape o vía secundaria "pasando" las agujas, es decir, -- aún cuando éstas se encuentren cerradas, las cejas de -- las ruedas pueden abrirlas sin dañar la estructura del -- cambio. De diez a doce segundos, aproximadamente, des -- pués de que las últimas ruedas han accionado las agujas, -- éstas retornarán 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 retroce -- der.

El cambio "TRES EN UNO", se distingue de los rígidos or -- dinarios, en que tanto el árbol como la caja del mecanis -- mo están pintados de color amarillo.

Quando al estar haciendo movimiento, o por cualquier o -- tra 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. Todo -- tren o máquina, con carros o sin ellos, está obligado a -- pasar sobre estos cambios, en dirección de la punta de -- las agujas a una velocidad que no exceda de veinticinco -- (25) kilómetros por hora hasta que hayan pasado todas -- las ruedas de las máquinas, si van solas, o de todos los -- carros que dichas máquinas manejen.

30).= NO DEBEN OPERAR LOCOMOTORAS sobre tramos en que no -- tengan señalado tonelaje, salvo instrucciones ex -- presas del Superintendente de División.

I.- CUANDO UNO LOCOMOTORA no pueda remolcar el tonela -- je que le marca la tabla, dese aviso al Jefe de -- Despachadores y al Ayudante del Superintendente -- S.L., por medio de un telegrama que firmarán el -- Conductor y el Maquinista, informando la reducción -- que se efectuó.

II.- CUANDO POR CUALQUIER CIRCUNSTANCIA sea necesario -- independizar un motor de tracción a las locomoto -- ras, deberán correr a su terminal con máquina sola -- o con cabús, conservando en su recorrido una velo -- cidad de 38 K.P.H. a excepción de los trayectos -- que están protegidos por menores velocidades. De -- ben tener presente que al independizarse un motor -- de tracción los restantes quedan conectados en pa -- ralelo con el generador principal en tales condi -- ciones, es peligroso remolcar tonelaje que haga ba -- jar la velocidad de las locomotoras a menos de la -- que esta señalada, por lo que es de suma importan -- cia cumplan estrictamente con estas instrucciones.

31).= ACCIDENTES PERSONALES.

I).- EN CASO DE ACCIDENTES PERSONALES, quedan al servi -- cio de los Trabajadores Ferrocarrileros, o pasaje -- ros, todos los Hospitales del IMSS., en la Repúbli -- ca Mexicana.

II).- EN CASO DE ACCIDENTE PERSONAL del que resulte lasti -- mado gravemente algún empleado o pasajero, debe -- darse aviso inmediatamente al Superintendente de -- la División y a la Subgerencia de Administración, -- atención personal Ayudantía Médica. Se pondrá a -- dicha persona a cargo del Médico del IMSS., más -- inmediato, a la brevedad posible.

III).- CUANDO PUEDA TRASLADARSE AL LASTIMADO, éste será -- enviado lo más rápidamente posible al servicio de -- Urgencias del Hospital del IMSS., más cercano. -- En caso de no poder trasladar al lesionado, déjese -- le a cargo del Jefe de Estación más cercano, quien -- debe llamar al Médico del IMSS., más próximo para -- que éste envíe ambulancia o transporte aéreo a re -- cogerlo.

IV).- SOLAMENTE DEBEN EJECUTARSE POR MEDICOS PARTICULA -- RES, AQUELLAS OPERACIONES QUIRURGICAS que sean ab -- solutamente necesarias para protección de la vida -- del paciente, antes de la llegada del Médico del -- IMSS.

V).- LAS PERSONAS QUE NO SEAN EMPLEADOS NI PASAJEROS y -- resulten lesionadas por su propia culpa, deben po -- nerse a cargo de las Autoridades Locales.

VI).- CUANDO EL LESIONADO FALLEZCA antes de la llegada -- del Médico del IMSS., deberá darse aviso por telé -- fono al Seguro Social, al Superintendente de la -- División y a la Subgerencia de Administración, at -- tención Ayudantía Médica

VII).- LAS CAMILLAS para el traslado de lesionados y en -- fermos, deben encontrarse siempre en los carros de -- equipaje o en el lugar que se destine en las Est -- ciones.

VIII).- 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 o causar una fractura, luxación -- etc., a fin de evitar complicaciones.

INSTRUCCIONES ESPECIALES

1.-RELOJES REGULADORES REGLAMENTARIOS.

En las oficinas telegráficas de Escobedo, Ahorcado, Ing. B. López, San Luis Potosí Pasajeros, San Luis Potosí Carga, Vanegas, Benjamín Méndez, Saltillo y Matehuala.

2.-LIBROS DE BOLETINES.

En las oficinas telegráficas de Escobedo, Ing. B. López, San Luis Potosí Pasajeros, San Luis Potosí Carga, Vanegas, Saltillo y Matehuala.

3.-GRUAS, MARTINETES Y PALAS MECANICAS.

En concordancia con la Regla 103-A, del Reglamento de Transportes, los trenes que manejen esta clase de equipo -- no deben exceder la velocidad de treinta kilómetros por hora en tangentes, ni de veinte kilómetros por hora en curvas. Como excepción a esta disposición los trenes que manejen grúas ORTON, podrán correr hasta cuarenta kilómetros por hora en tangentes y hasta treinta kilómetros por hora en curvas.

4.-ESTACIONES DE COMPLETAR Y REDUCIR TONELAJE.

Distrito de Melchor: Puerto Carrozas, Ing. B. López y Villa Reyes.
Distrito de Charcas: Bocas, Moctezuma y Laguna Seca.
Distrito de La Ventura: La Ventura y Benjamín Méndez.
Distrito de Encantada: Benjamín Méndez.
Distrito de San Miguel Allende: Ing. Buchanan López.

5.-COLOCACION DE MAQUINAS AYUDADORAS EN LOS TRENES DE FLETE

De conformidad con lo prescrito en el Artículo 99 del Bole-
tín General de Transportes, las máquinas ayudadoras se colo-
carán adelante de la máquina de tronco, al frente del tren,
excepto que la máquina ayudadora sea de una unidad, en cuyo
caso se acoplará atrás de la máquina de tronco; pero de --
Saltillo a Benjamín Méndez la ayudadora se intercalará de --
manera que empuje dos tercios del tonelaje que tenga tabula-
do en la tabla respectiva, y remolque un tercio.
Ejemplo: Una máquina que maneja 3,000 Toneladas, empujará --
2,000 y jalará 1,000 Toneladas.

6.-CONEXIONES ENTRE TRENES DE PASAJEROS Y MIXTOS.

I.-En Escobedo No.237 con Nos.1 y 2.
No.1 esperará hasta veinte minutos por diez o más pasa-
jeros de tren No.237.
II.-Cuando tren No.2 corra tarde, el conductor informará --
desde Ing. B. López al Jefe de Despachadores de San Luis-
Potosí, unido al de Acámbaro, el número de pasajeros --
que lleva para puntos de la División del Pacífico.

7.-AVISO DE COMIDAS A LOS RESTAURANTES.

Los conductores de los siguientes trenes informarán, con --
telegrama "Señal 21", desde las estaciones que se les seña-
lan, a los restaurantes que en cada caso se especifican, el
número de pasajeros que tomará alimentos.
No.1 de Ing. B. López al de San Luis Potosí.
No.2 de Laguna Seca al de San Luis Potosí.

8.-HORAS DE SERVICIO DE LAS TRIPULACIONES DE PATIO.

Escobedo: contínuo.
San Luis Potosí Carga: contínuo.
San Luis Potosí Pasajeros: contínuo, excepto 22h30m a 0h30m.
Vanegas: contínuo, excepto de 0h01m a 0h30m y de 7h30m a --
9h00m.
Saltillo: contínuo.

9.-PARADAS PARA INSPECCION DE TRENES DE CARGA.

Los trenes de carga deberán hacer una parada cada 50 kilóme-
tros aproximadamente, para que el personal trenista lleve a
cabo la inspección prescrita por el Reglamento de Transpor-
tes en sus Reglas 366 y 395, a menos que antes y dentro del
tramo correspondiente hayan hecho la parada y efectuado la
inspección, en cuyo caso deberá tomarse como base el kilóme-
tro donde se dió cumplimiento a esta disposición, para cal-
cular la distancia de la próxima parada con el mismo objeto.
Estas paradas no deberán hacerse entre estaciones.

10.-INFORMES DE LADEROS.

En concordancia con la Regla 365, del Reglamento de Trans-
portes, del Artículo 214 del Bole-
tín General de Transportes
los informes de laderos deben de ser rendidos como sigue:
Distrito de San Miguel Allende: Local Norte en Ing. B. López.
Distrito de Melchor: Local Sur en Ing. B. López.
Distrito de Charcas: Ambos trenes Locales en Laguna Seca.

Distritos de La Ventura y Encantada: Ambos trenes locales a
la terminación del viaje.

11.-INFORMES DE CARROS TOMADOS Y DEJADOS.

De acuerdo con la Regla 365 del Reglamento de Transportes,
los conductores de trenes deberán rendir sus informes de --
carros tomados y dejados a la terminación de su viaje.

12.-TODOS LOS TRENES, a su salida de la terminal, deben --
proveerse de un aparato telefónico en buenas condiciones, --
con su correspondiente juego de varas, en las oficinas --
telegráficas de San Luis Potosí Carga, San Luis Potosí Pa-
sajeros, Saltillo y Escobedo, según proceda. Si no se les
proporciona informarán al Ayudante S.T., al Superintendente
y al Jefe de Despachadores, antes de salir.

13.-UBICACION DE LAS PLACAS DE LIMITES DE PATIO.

Escobedo: Sobre la División de Querétaro, en kilómetro --
B=310.0; al Norte en kilómetro B=322.0 y sobre la División
del Pacífico en kilómetro NB=78.0.

Ing. B. López: Al Norte en kilómetro BC=104+004; al Sur en --
kilómetro BC=91+995.55, sobre el Distrito de Dolores Hida-
go en kilómetro BA=33+026.60 y sobre el Distrito de San --
Miguel Allende, en kilómetro BD=54+600.

San Luis Potosí: Al sur en kilómetro B=515.0, al Norte en --
kilómetro B=541.0; sobre el Distrito de Salinas, de la --
División Cárdenas, en kilómetro L=210.0 y sobre el Distri-
to de Montaña de la misma División, en kilómetro L=235.0.

Bocas: Al Sur en kilómetro B=562+370 y al Norte en kilóme-
tro B=569+517.

Charcas: Al Sur en kilómetro B=627+299 y al Norte en kiló-
metro B=634.300.

Vanegas: Al Sur en kilómetro B=715+557 y al Norte en kiló-
metro B=726.0 y sobre el Distrito de Matehuala en kilóme-
tro BB=3+240.

Benjamín Méndez: Al Norte sobre el Distrito de Encantada --
en kilómetro B=873+623 y al Sur en kilómetro B=867+569.

Encantada: Al Norte en kilómetro B=897+142.40, al Sur en --
kilómetro B=889+468.50 y sobre el Distrito de Saltillo en --
kilómetro BS=3+449.

Saltillo: Al Sur en kilómetro B=907+768; al Norte sobre la
División de Monterrey en kilómetro B=928.0 y sobre el Dis-
trito de Saltillo en kilómetro BS=9+569.

Matehuala: Al Sur en kilómetro BB=43+007.

San Luis de la Paz: Al Sur en kilómetro BA=48+540 y al Nor-
te en kilómetro BA=52+859.

14.-CAPACIDAD DE LAS COLAS DE LAS "Y's".

Benjamín Méndez: 2
Saltillo: 43
Matehuala: 8
San Luis de la Paz: 12

El Empalme Distrito de San Luis de la Paz y la Conexión --
vía "BA" forman la "Y" cuya cola conecta con vía principal
línea "BA".

15.-Los tanques para el aprovisionamiento de agua potable-
a las estaciones y cuadrillas de vía, se llenarán en:

DISTRITO DE MELCHOR: en Ing. Buchanan López.
DISTRITO DE CHARCAS: en Laborcilla, Catorce y Vanegas.
DISTRITO DE LA VENTURA: en Vanegas.
DISTRITO DE ENCANTADA: en Saltillo.

16.-Los maquinistas de trenes Nos.71 y 72 avisarán median-
te telegrama "Señal 21" al Jefe de Despachadores de San --
Luis Potosí, cuando la locomotora requiera algún trabajo o
deba ser cambiada por otra, y estos telegramas se deposita-
rán en las siguientes estaciones:

No. 71 En Ahorcado ó Ing. B. López, para atenderse en San-
Potosí.
No. 72 En Laguna Seca ó Bocas para atenderse en San Luis
Potosí.
No. 71 En Laguna Seca para atenderse en Vanegas.
No. 71 En Benjamín Méndez para atenderse en Saltillo.

17.-DISTRITO DE SAN MIGUEL ALLENDE.

I.-DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRE-
NES EN ESTACIONES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

Comonfort: entre el cambio Sur del escape y Cortavía frente
a la estación.

San Miguel Allende: la vía de la izquierda.

II.-VIAS DEL PUBLICO.

Comonfort: del cortavía al cambio Norte.

San Miguel Allende: vía de la bodega.

III.-APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y -- CAMPAMENTOS.

Local Norte dará de Escobedo a Ing. B. López.

IV.-Sobre la vía de operaciones en Ing. B. López frente al --
kilóm BC=96+202.16 conecta la vía principal del Distrito de
San Miguel Allende. Trenes procedentes de este Distrito --
rumbo al Norte, quedan autorizados para entrar al Distrito-
de Melchor con su misma identidad al territorio gobernado --
por el sistema de señales "CTC". (Excepción a la Regla 256).

V.-Para los efectos de la Regla 268 del Reglamento de Trans-
portes, la vía de operaciones en Ing. B. López debe conside-
rarse como escape, y por lo tanto, los trenes y máquinas --
que la invadan lo harán a velocidad de patio.

VI.-GALIBOS DE LOS TUNELES.

TUNEL No.	LOCALIZACION ENTRADA K.M.	LOCALIZACION SALIDA K.M.	ANCHO TOTAL	ALTURA DESDE HONGO DEL RIEL	LONGITUD TOTAL	CURVATURA MAXIMA
1	K-BD-5+117.17	K-BD-6+238.24	5.26m.	7.02m.	1,121.07m.	1° 30'
2	K-BD-6+357.40	K-BD-6+847.85	5.27m.	7.13m.	490.45m.	1° 30'

18.-DISTRITO DE MELCHOR.

I.-SISTEMA DE SEÑALES C.T.C.

a).-En este Distrito el tránsito de trenes es gobernado por
el Sistema de señales "CTC". (Véanse las Reglas 250 a la --
277 del Reglamento de Transportes en vigor, así como el --
instructivo para el funcionamiento del Sistema "CTC" entre-
Ahorcado y San Luis Potosí).

b).-Dado que en este Distrito rige el sistema "CTC", las --
secciones de un mismo itinerario quedan autorizadas para --
cambiar posiciones de acuerdo con la indicación de las seña-
les del Sistema.

II.-VIAS DEL PUBLICO.

PUERTO CARROZAS: Vía a la izquierda del escape.
SAN JOSE DE ITURBIDE: Vía a la izquierda del escape.
ING. B. LOPEZ: La denominada vía de pasajeros entre-
vía principal y andén.
PARRITAS: Vía a la izquierda del escape.
MELCHOR: Vía a la izquierda del escape.
VILLA REYES: Vía a la izquierda del escape E.N.
JESUS MARIA: La espuela entrada Norte, a la dere-
cha del escape.

III.-APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y -- CAMPAMENTOS.

Local Sur dará de San Luis Potosí a Ing. B. López, llevando --
el tanque vacío a Escobedo para hacer el servicio del día --
siguiente.

IV.-En Ing. B. López hay una vía denominada de operación que
conecta con la vía principal por el extremo Sur en kilóm --
BC=94+187.26 y por el lado Norte en el kilóm BC=100+552.65-
y en otros puntos a través de los siguientes cortavías:

No.1 ENTRADA NORTE Kilóm. BC=96+217.06
No.2 ENTRADA SUR kilóm. BC=96+368.38
No.3 ENTRADA SUR kilóm. BC=98+893.68

V.-Sobre la vía de Operación en Ing. B. López frente a kilóm-
BC=96+202.16 conecta la vía principal del Distrito de San --
Miguel Allende.

Trenes del Distrito de San Miguel Allende, quedan autoriza-
dos para entrar con su misma identidad al territorio gober-
nado por el Sistema de Señales "CTC". (Excepción a la Regla
256).

VI.-Los trenes al dejar carros en Ing. B. López, lo harán con
flete ruta México en vía número 1, y con flete ruta Escobe-
do en vía número 2.

VII.-GALIBOS DE LOS TUNELES.

TUNEL No.	LOCALIZACION ENTRADA K.M.	LOCALIZACION SALIDA K.M.	ANCHO TOTAL	ALTURA DESDE HONGO DEL RIEL	LONGITUD TOTAL	CURVATURA MAXIMA
1	BC-037+234.74	BC-037+966.75	5.45m.	7.19m.	732.01m.	1° 00'
2	BC-049+525.50	BC-049+708.80	5.98m.	7.28m.	183.30m.	0° 00'
3	BC-136+395.00	BC-137+280.50	5.56m.	7.12m.	855.50m.	1° 03'
4	BC-137+680.20	BC-138+795.00	4.94m.	7.02m.	1,114.80m.	1° 06'
5	BC-139+116.80	BC-139+900.95	4.92m.	6.95m.	784.15m.	0° 24'
6	BC-140+305.35	BC-140+410.55	5.45m.	7.03m.	1,052.00m.	1° 06'
7	BC-141+051.75	BC-141+335.65	5.49m.	6.70m.	283.90m.	0° 54'
8	BC-141+769.00	BC-142+082.60	5.47m.	7.10m.	313.60m.	1° 06'
9	BC-142+907.00	BC-143+280.10	5.17m.	6.90m.	373.10m.	1° 00'
10	BC-143+664.30	BC-143+847.30	5.17m.	7.17m.	183.00m.	0° 42'
11	BC-144+220.40	BC-144+310.20	5.47m.	7.07m.	89.80m.	0° 57'
12	BC-144+467.20	BC-145+751.00	4.95m.	6.97m.	1,283.80m.	0° 00'
13	BC-146+416.60	BC-146+569.60	6.00m.	6.96m.	243.00m.	1° 06'
14	BC-149+150.10	BC-149+953.60	3.30m.	7.12m.	703.50m.	1° 06'

19.-TERMINAL DE SAN LUIS POTOSI.

--: PRIMERA PARTE :--

I.-En kilóm B=522+784 (CONEXION SUR PASAJEROS) empalma, con --
la vía principal "B", la vía principal denominada "PONIENTE"
que conecta al Norte con la misma vía principal "B" en kilóm
B=527+100 (CONEXION PASAJEROS NORTE). Esta vía principal --
pasa por la vía de los corrales, estación antigua de pasaje-
ros y Casa Redonda y dá acceso a los andenes de la Estación-
de Pasajeros.

II.-La vía Poniente "A", adyacente a la derecha de la vía --
principal Poniente se extiende desde el cortavía 19 hasta el
cambio que la une, al Norte, con la vía Principal Poniente, --
frente a kilóm B=526+949.

III.-La vía denominada "Oriente", adyacente y a la derecha --
de la vía principal "B", se extiende desde el kilóm --
B=525+455 hasta el kilóm B=526+956 y utilizando el cortavía-
23, la vía de la "Y" y un tramo de la vía Poniente "A" dá --
acceso a los andenes de la Estación de Pasajeros.

IV.-Las vías Principales "B" y Poniente "A" están unidas --
principal Poniente se extiende desde el cortavía 19 hasta el
cambio que la une, al Norte, con la vía Principal Poniente, --
frente a kilóm B=526+949.

V.-La conexión al Patio de Carga Sur, está situada en kilóm-
B=523+476.

VI.-Los Cortavías Núms.5, 7, 9, 11, 19, 21 y 23 así como las
vías que conectan, pueden localizarse en el croquis respecti-
vo.

VII.-Hay servicio de cambiadores en cada uno de los Corta-
vías 9, 19, 21 y 23. Trenes y máquinas que necesiten utili-
zar alguno de estos cortavías se regirán por las señales que
reciban del cambiador, y, a falta de este, deben abanderarse
antes de proseguir.

--: SEGUNDA PARTE :--

MOVIMIENTO DE TRENES ENTRE SEÑAL B=523.0 Y SAN LUIS POTOSI --
PASAJEROS, EN RELACION CON EL INSTRUCTIVO DEL "C.T.C." Y EN-
COMBINACION CON LAS FRACCIONES IV Y V DE ESTA PARTE.

I.-Trenes y máquinas que se muevan por la vía principal "B"-
debidamente autorizados por el Despachador hacia el Distrito
de Melchor, no invadirán el punto de libraje de Conexión Sur
Carga, excepto cuando la vía principal entre Conexión Sur --
Carga y la Señal I=40-1 esté libre y la indicación de dicha
señal se vea claramente a "PROSEGUIR".

Cuando estén obligados a detenerse en la Conexión Sur Carga-
inmediatamente comuníquense con el Despachador para recibir-
instrucciones.

II.-Los trenes hacia el Distrito de Melchor serán autoriza-
dos a ocupar la vía principal a través del patio (Según pun-
to VII de la Quinta parte) hasta su destino (Según la indica-
ción de las señales e instructivo del C.T.C.) por medio de --
la Boleta CTC=1 que le sea expedida en San Luis Potosí Pasa-
jeros ó San Luis Potosí Carga.

III.-Los trenes Rumbo al Norte, del Distrito de Melchor, --
están autorizados hasta San Luis Potosí Carga ó San Luis Po-
tosí Pasajeros, según sea el servicio que desempeñen y la --
Terminal de Distrito que se les asigne.

IV.-La señal permisiva B=523-1 gobierna a los trenes Rumbo --
al Norte, procedentes del Distrito de Melchor, hasta conexión
---Sur Pasajeros ó Conexión Sur Carga, según sea el caso.

V.-Los trenes que se autoricen por medio de Boleta CTC=1, y las máquinas de patio que se autoricen por el Despachador en San Luis Potosí Carga, hacia el Distrito de Melchor, saldrán por Conexión Sur Carga, si la vfa principal está libre entre Conexión Sur Carga y Señal I=40-1, y si se distingue claramente la indicación a proseguir de esta señal, caso contrario se quedarán en la vfa donde se encuentren sin observar las demás vfas del patio, comunicándose inmediatamente con el Despachador para recibir instrucciones.

==: TERCERA PARTE ==:

MOVIMIENTO DE TRENES SOBRE EL TRAMO CORRESPONDIENTE AL DISTRITO DE CHARCAS DE LA DIVISION DE SAN LUIS, COMPRENDIDO ENTRE CONEXION PASAJEROS NORTE Y LOS EMPALMES DE LOS DISTRITOS DE SALINAS Y MONTAÑA DE LA DIVISION CARDENAS.

I.-Todos los trenes de la División Cárdenas, se moverán abanderados sobre la vfa principal "B" entre sus respectivos Empalmes y Conexión Pasajeros Norte.

II.-Todos los trenes del Distrito de Charcas se aproximarán a conexiones vfas Principales Poniente y Poniente "A", y Principal "B" y Oriente, según su ruta, y a los Empalmes de los Distritos de Salinas y Montaña, preparados para parar.

==: CUARTA PARTE ==:

CIRCULACION NORTE DEL PATIO DE SAN LUIS POTOSI.

I.-Trenes del Distrito de Melchor con destino a San Luis Potosí Pasajeros, excepto No.71, pasando por conexión Sur Carga hasta Cortavfa No.11, continuarán por vfa principal Poniente, y retrocederán al Patio Pasajeros por la vfa que se les indique.

II.-Trenes que salgan de San Luis Potosí Pasajeros hacia el Distrito de Charcas, al llegar al Cortavfa 19, seguirán por vfa Principal Poniente "A" hasta la conexión Pasajeros Norte.

III.-Trenes de carga que salgan de San Luis Potosí Pasajeros hacia el Distrito de Charcas, saldrán a través de Cortavfa 7 a Vfa Principal "B" y continuarán por Vfa Principal Oriente.

IV.-Trenes que salgan de San Luis Potosí Pasajeros hacia los Distritos de Salinas y Montaña, de la División Cárdenas al llegar al Cortavfa 19 seguirán por Vfa Principal Poniente "A" hasta la conexión Pasajeros Norte.

V.-Trenes de carga que salgan de San Luis Potosí Carga, hacia los Distritos de Salinas y Montaña de la División Cárdenas, saldrán a través del Cortavfa 7 a la vfa Principal "B" y continuarán por Vfa Principal Oriente.

VI.-Cuando algún tren del Distrito de Melchor necesite entrar de frente a San Luis Potosí Pasajeros, entrarán por Vfa Principal "B", continuarán por vfa "Y" y, a través del Cortavfa 21, tomarán la vfa que se le indique en el patio de Pasajeros.

==: QUINTA PARTE ==:

CIRCULACION SUR DEL PATIO DE SAN LUIS POTOSI.

I.-No.72 entrará por vfa Principal Poniente hasta el lugar que se le indique en el patio de San Luis Potosí Carga.

II.-Trenes del Distrito de Charcas, excepto No.72, con destino a San Luis Potosí Pasajeros, entrarán por la vfa Principal "B" hasta rebasar el Cortavfa 23, por donde retrocederán tomando la vfa "Y" y, a través del Cortavfa 21, tomarán la vfa que se les indique.

III.-Trenes procedentes del Distrito de Charcas hacia San Luis Potosí Carga, entrarán por Vfa Principal Oriente y, a través del Cortavfa 7, hasta la vfa que se les indique.

IV.-Trenes de los Distritos de Montaña y Salinas, de la División de Cárdenas, con destino a San Luis Potosí Pasajeros entrarán por vfa Principal "B" hasta rebasar Cortavfa 23, por donde retrocederán tomando la vfa "Y" y a través del Cortavfa 21, tomarán la vfa que se les indique.

V.-Trenes procedentes de los Distritos de Montaña y Salinas de la División Cárdenas, con destino a San Luis Potosí Carga, entrarán por vfa Principal Oriente y, a través del Cortavfa 7, hasta la vfa que se les indique.

VI.-En relación con puntos IV y V, los trenes del Distrito de Salinas, también se abanderarán por los trenes del Distrito de Montaña, entre Empalme Distrito Montaña y conexión de Vfas Principal "B" y Oriente.

VII.-Trenes que salgan de San Luis Potosí Pasajeros hacia el Distrito de Melchor, saldrán por la vfa principal Poniente ó Poniente "A", vfa "Y" y Vfa Principal "B". (Véase punto 1 de la segunda parte).

VIII.-Si algún tren del Distrito de Charcas, ó de los Distritos de Montaña y Salinas, de la División de Cárdenas, necesita entrar de frente a San Luis Potosí Pasajeros, entrará por Vfa Principal Poniente hasta la vfa que se les

indique en el Patio de Pasajeros.

OTRAS VIAS DE LOS FERROCARRILES DENTRO DEL PATIO DE SAN LUIS POTOSI.

I.-En la parte Sur del patio, y conectada al extremo Norte del escape de Española está la vfa de Operación No.1, con longitud útil de 2,779 m.(Capacidad 153 unidades), conectan do al Norte con la vfa principal en el kilóm B=522+668.Esta vfa de Operación está conectada a la vfa principal mediante un cortavfa.

II.-Al lado izquierdo de vfa de Operación No.1 y conectada a la misma por sus dos extremos, está vfa de operación No.2 longitud útil 2,779 m.,capacidad 154 unidades.

III.-En la parte Norte del patio se encuentra la vfa denominada "DE OPERACION NORTE", conectada a la vfa principal por el extremo Sur en kilóm B=529+006 y por el Norte en kilóm B=536+037, con longitud de 7,031 m. Esta vfa está dividida en tres tramos mediante dos juegos de cortavfas, entradas Sur y Norte. Estos tramos se denominan, de Sur a Norte, "A" con capacidad de 131 unidades, "B" con capacidad de 100 y "C" con capacidad de 120 unidades.

20.-DISTRITO DE CHARCAS.

I.-HAY DOBLE VIA EN EL DESVIO BOCAS=PINTO, correspondiente a la rectificación de la línea "B", del kilóm B=552+420.00 al kilóm B=566+524.70 del Distrito de Charcas.

El tráfico de trenes en este desvfo se hará en la forma siguiente:
TRENES RUMBO AL NORTE: POR VIA DE SU DERECHA EN RELACION CON LA DIRECCION.
TRENES RUMBO AL SUR: POR VIA DE SU DERECHA EN RELACION CON LA DIRECCION.

Trenes rumbo Norte no esperarán en Pinto a los trenes opuestos con los que tengan fijado encuentro en ese lugar por medio de órdenes de tren, sino que deben continuar por la vfa de su derecha en relación con la dirección, hasta Bocas DE DONDE NO SALDRAN A MENOS QUE DICHS TRENES OPUESTOS -- HAYAN LLEGADO, ó que reciban órdenes de tren para avanzar en contra de ellos.

Trenes rumbo Sur no esperarán en Bocas a los trenes opuestos con los que tengan fijado encuentro en ese lugar por medio de órdenes de tren, sino que deben continuar por la vfa de su derecha en relación con la dirección, hasta Pinto DE DONDE NO SALDRAN A MENOS QUE DICHS TRENES OPUESTOS -- HAYAN LLEGADO, ó que reciban órdenes de tren para avanzar en contra de ellos.

II.-DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES, EN ESTACIONES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

BOCAS: La primera vfa de la derecha, entre el cambio Sur y el cortavfa.

VENADO: La vfa de la izquierda, entre el Cortavfa y el cambio Sur.

MOCTEZUMA: La vfa de la izquierda.

CHARCAS: La vfa de la derecha.

LAGUNA SECA: La vfa de la derecha, entre el cambio Sur y el Cortavfa.

WADLEY: La vfa de la derecha entre el Cortavfa y el cambio Sur.

III.-VIAS DEL PUBLICO.

BOCAS: Del Cortavfa al Norte.

VENADO: Del Cortavfa al Norte.

CHARCAS: Vfa de la Bodega chiquita.

LAGUNA SECA: Del Cortavfa al Norte.

WADLEY: Del Cortavfa al Norte.

IV.-VIAS DE PROPIEDAD PARTICULAR.

En Wadley hay una espuela "E.N." al lado derecho del escape adelante del Cortavfa, propiedad de la Compañía "MINERA Y REFINADORA MEXICANA", con capacidad para 9 unidades del punto de libraje a la puerta de la Empresa.

V.-APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAVENTOS.

Local Norte dará de Peñasco a Venado, y Local Sur de Población a Charcas.

VI.-GALIBO DEL PUENTE DE KILOM B=528.

Altura sobre el hongo del riel 6.60 m., equivalente a 21 pies 7 pulgadas, ancho 4.92 m., equivalente a 16 pies, 1 pulgada.

VII.-La "Y" de Charcas está formada mediante una vfa de conexión que une la vfa de la Compañía "ASARCO", con la vfa principal "B".

VIII.-La "Y" de Vanegas se apoya en la vfa principal del Distrito de Matehuala.

21.-DISTRITO DE LA VENTURA..

I.-SISTEMA DE SEÑALES "C.T.C."

a).En el Distrito de La Ventura, el tránsito de trenes es gobernado por el Sistema de Señales "C.T.C.", (véanse las Reglas 250 a la 277 del Reglamento de Transportes en vigor, así como el instructivo para el funcionamiento del Sistema "C.T.C." entre Benjamín Méndez y Vanegas).-

b).Dentro del territorio gobernado por el sistema C.T.C. las secciones de un mismo itinerario quedan autorizadas para cambiar posiciones de acuerdo con la indicación de las señales del sistema.

c).Los trenes rumbo norte al llegar a Benjamín Méndez entrarán a la VIA PRINCIPAL gobernados por la señal D-11-1 que controla el despachador de San Luis Potosí y los trenes rumbo sur entrarán al ESCAPE en dicho lugar gobernados por la señal I-10-1, que controla el despachador de Monterrey.- La señal D-11-1 no se exhibirá a proseguir hacia el escape y la señal I-10-1 no se exhibirá a proseguir hacia la vfa principal.

d).En casos extraordinarios en que haya necesidad de invertir el tránsito reglamentado en el párrafo anterior, los despachadores de San Luis Potosí y Monterrey se pondrán de acuerdo para que el movimiento se haga con absoluta seguridad.

II.-DESIGNACION DE ESCAPES PARA EL ENCUENTRO O PASO DE TRENES EN ESTACIONES DONDE HAY MAS DE UNA VIA AUXILIAR.

LA VENTURA: La vfa de la izquierda.
GOMEZ FARIAS: vfa al lado izquierdo del escape.
BENJAMIN MENDEZ: La vfa denominada " La Minera "

III.-APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAVENTOS.-

Local norte dará de La Trueba a San Salvador, inclusive y local sur de Benjamín Méndez a la Ventura, inclusive.

IV.-La "Y" de Vanegas se apoya en la vfa principal del distrito de Matehuala.

V.-Trenes Nos.71 y 72 al efectuar parada en Vanegas, lo harán precisamente frente a la toma de agua establecida para aprovisionar las locomotoras.

VI.-MEDIDAS DEL TUNEL NUMERO 1.-

ENTRADA	SALIDA	ANCHO	ALTURA	LONG.	CURVAT
B-850+614.60	B-850+825.35	5.18m.	7.07M	210.75M	1°57'

22.-DISTRITOS DE ENCANTADA Y SALTILLO.-

I.-SISTEMA DE SEÑALES " C.T.C. "

a).En el Distrito de Encantada el tránsito de trenes es gobernado por el sistema de señales "C.T.C.", (véanse las reglas - 250 a la 277 del Reglamento de Transportes en vigor así como el instructivo No.33 para el funcionamiento del "C.T.C." entre Monterrey Pasajeros y Benjamín Méndez).

b).Dentro del territorio gobernado por el sistema "C.T.C." las secciones de un itinerario quedan autorizadas para cambiar posiciones de acuerdo con la indicación de las señales del sistema.

II.-VIAS DEL PUBLICO.-

BENJAMIN MENDEZ: La vfa denominada " La Minera "
ENCANTADA: Ladero derecho conectado a vfa antigua y al escape.

III.-APROVISIONAMIENTO DE AGUA A ESTACIONES, CISTERNAS Y CAMPAVENTOS.-Local sur dará de Angostura a Benjamín Méndez.-

IV.-Trenes Nos. 71 y 72 al efectuar su parada en Saltillo, lo harán precisamente frente a la toma de agua establecida para aprovisionar las locomotoras.

v.-MEDIDAS DE TUNELES.-

TUNEL Nº	LOCALIZACION ENTRADA	LOCALIZACION SALIDA	ANCHO TOTAL	ALTURA DESDE HONGO DEL RIEL	LONGITUD TOTAL	CURVATURA MAXIMA
2	B-875+904.50	B-876+220.60	5.16m.	7.09m.	316.10m.	2° 19'
3	B-903+792.54	B-904+057.33	5.18m.	6.94m.	264.79m.	1° 56'
4	B-907+521.10	B-907+740.90	5.36m.	7.06m.	219.80m.	3° 21'

VI.-La oficina de despachadores "CTC" de Monterrey (División de Monterrey) tiene a su cargo los distritos de Encantada y Saltillo exclusivamente para el manejo de trenes, máquinas solas y máquinas de patio.

VII.-La oficina de despachadores de la división San Luis transmitirá directamente a la oficina Telegráfica de Saltillo, unido a la oficina de Despachadores C.T.C. en Monterrey las instrucciones para el movimiento de los trenes, llamadas de trenes, órdenes de precaución e instrucciones que deba ejecutar el personal trenista, etc.

VIII.-Las oficinas de Despachadores de Monterrey y de San Luis darán oportunamente los últimos avisos de trenes que lleguen a Benjamín Méndez, por conducto de la Oficina Telegráfica de ese lugar, para que el despachador de San Luis sitúe oportunamente las señales, igualmente el de Monterrey según correspondiente.

IX.-La Oficina de Despachadores de Monterrey (C.T.C.) al dar los últimos avisos en Saltillo, de TRENES TANTO DE PASAJEROS COMO DE CARGA QUE DEBAN CORRERSE EN CONEXION, DARA TAMBIEN LA-

LLAMADA RESPECTIVA, y la Oficina de Despachadores de San Luis Potosí, expedirá las llamadas de los trenes locales y directos Rumbo Sur que no estén ordenados en Conexión, así como turnos de Saltillo a Benjamín Méndez, ambas Oficinas se darán copia de las mismas mutuamente, para anotarlas en las hojas de Trenes y estar preparados para manejarlos.

X.-Diariamente el Jefe de Despachadores de Monterrey, Enviará o telegrafiará al de San Luis, las anotaciones de la columna de observaciones hechas en las hojas de Trenes sobre irregularidades reportadas entre Benjamín Méndez y Saltillo.

XI.-Los Accidentes de Trenes que ocurran entre Benjamín Méndez y Saltillo en límites de patio de esta última terminal serán de la competencia de la División San Luis, pero el Jefe de Despachadores de la división Monterrey, tomará las providencias necesarias, poniéndose de acuerdo con los Oficiales de la división San Luis, los Oficiales de esta última división, tendrán a su cargo las maniobras de salvamento, pero informarán a los Superintendentes de División y Jefes de Despachadores de las dos divisiones todas las incidencias de estos accidentes, igualmente de las investigaciones preliminares que hagan sobre los mismos y los avances del salvamento.-

XII.-Los Conductores o Maquinistas, en su caso, dirigirán unido a los Jefes de Despachadores, Ayudantes S.T. o S.L. y Superintendentes de División de San Luis y Monterrey, sus informes de demoras y accidentes personales o de tren. Se incluye en esta disposición al personal del patio de Saltillo.-

23.-TERMINAL DE SALTILLO.

I.-La administración de la terminal de Saltillo está a cargo de la división de San Luis.

II.-Ordinariamente los trenes de carga procedentes del Distrito de Rinconada, que deban correrse en conexión, se recibirán por la vfa principal "B" o por la No.5 cuando así lo disponga la Oficina de Despachadores, los trenes entrarán por el extremo norte del escape de Almacenes, y a través del brazo norte de la "Y" continuarán por la Calzada de Emilio Carranza hasta detenerse en el lugar acostumbrado para ser despachados.

III.-Otros trenes que no se corran en conexión se recibirán por las vfas que indique el cambiador.

IV.-Cuando lleguen dos o más trenes, del citado territorio, muy inmediatos unos a otros, el último de ellos entrará a cualquiera de las vfas que indique el cambiador.-

V.-Hay servicio continuo de Cambiadores en el extremo sur del Escape de Almacenes, este cambiador controla, además de los cambios de la "Y" el cambio descarrilador trozado al lado izquierdo de la vfa principal.-

VI.-El cambio que conecta el brazo norte de la "Y" con el Escape de Almacenes es del tipo "TRES EN UNO".

VII.-El patio de Pasajeros se localiza al lado derecho de la vfa principal y se compone de las siguientes vfas:

Vfa No.1 con capacidad para 18 coches.

Vfa No.2 con capacidad para 24 coches.

Vfa No.3 con capacidad para 25 coches, asignada a trenes Númros 3, 4, 173 y 174.

Vfa No.4 con capacidad para 32 coches, asignada a trenes Númros 1, 2, 71 y 72.

Vfa de Express, Espuela E.S. con capacidad para 3 coches o 4 carros de 18 metros.

Vfa de Coches Especiales, Espuela E.N. con capacidad para 5 coches o 7 carros de 18 metros.

24.-DISTRITO DE MATEHUALA.

I.-Vfas de propiedad Particular.

En La Cabra y conectada al escape hay una Espuela propiedad de la Cfa. Minera Santa Marfa de La Páz y Anexas S.A. con capacidad para 12 unidades.

25.-DISTRITO DE SAN LUIS DE LA PAZ.

I.-La Vfa Principal del Distrito de San Luis de La Páz conecta a la Vfa Principal del Distrito de Melchor a través del Empalme Distrito de San Luis de La Páz y conexión "BA" formando una "Y" cuyos brazos tienen las siguientes longitudes: Brazo Sur 662.70m. Brazo norte 369.90m.

II.-La Distancia de San Luis de La Páz al cambio que une la vfa de conexión con la vfa "BC" es de 15.3 Km.

26.- DISTRITO DE DOLORES HIDALGO.-

Por no haber "Y" en Dolores Hgo.los trenes virarán sus máquinas en Rfo Laja.

27.-DISTRITO DE AVALOS.

I.-En Gómez Farfás, la vfa principal del Distrito de Avalos, conecta sobre la vfa denominada "Metalera" Frente a kilómetro B-846+119.

II.-Para entrar al o salir del Distrito de Avalos, los trenes utilizarán el cortavfa que conecta el escape con la vfa de la "Metalera"

III.-La posición normal del cambio que conecta la vfa principal del Distrito de Avalos con la vfa de la "Metalera", es alineado hacia esta última.-

CUADRO ESQUEMATICO DE LA DIVISION DE SAN LUIS

